AÉRO JOURNAL

N° 45
BIMESTRIEL
OCT. - NOV. 2005

TUEURS DE CHARS

JOSEPH-FRANZ SCHOPPE
DÉFENSEUR DE LA FINLANDE

FORTERESSES SUR LA MEUSE
18 AOÛT 1944 : MASSACRE À HUY

PETER PERRY
150 MISSIONS DE RECO

T-6 CONTRE U-BOOTE

LE VOUGHT F6U PIRATE

M 04873 - 45 - F: 6,95 € - RD

Belgique: 7,5o - Luxembourg : 7,9o euros
Suisse : 12 CHF - Italia : 7,40 euros

LE POTEZ 63 DANS TOUS SES ÉTATS

Potez 630, Potez 631, Potez 633

Le Potez 63 au combat
(Potez 630, 631 et 633)

Hors-série d'Aéro-Journal n° 10
Parution en kiosque le 1er décembre 2005

SOMMAIRE

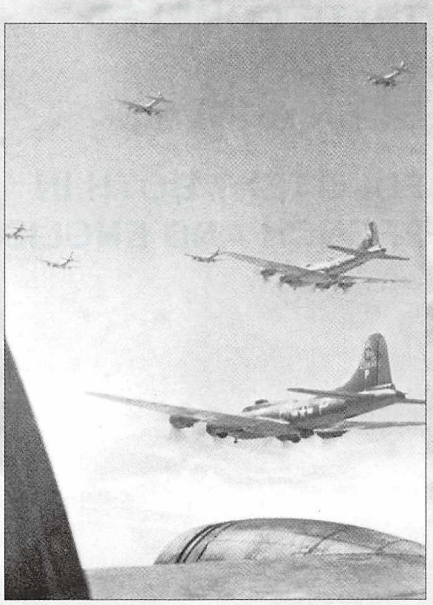
30 DOSSIER

TUEURS DE CHARS

La lutte antichar n'est qu'un cas particulier de l'appui tactique. Son efficacité ne dépend pas de l'avion, mais de la capacité destructrice de ses armes de bord.
Seule la Luftwaffe développera des versions spécifiques confiées à des unités particulières, les Alliés s'en remettant à la polyvalence de leur arsenal aérien et à l'opportunisme de leurs pilotes.

Dossier par Rolf Steiner

SOMMAIRE



6 **Forteresses sur la Meuse**
18 août 1944 : massacre à Huy
par Roger Anthoine

18 **Franz-Joseph Schoppe**
Défenseur de la Finlande
par Hans-Werner Neulen

25 **T-6 contre *U-Boote***
par Santiago A. Flores

58 **« *Détruire les chars doit être notre priorité* »**
par Oleg Rastrenin

64 **Les oubliés de l'histoire (12)**
Le Vought F6U Pirate
par Philippe Listemann

67 **Peter Perry**
150 missions de reco
par Graham Pitchfork

70 **Aérobibliothèque**

DISPONIBLE DÉBUT DÉCEMBRE
AVAILABLE EARLY DECEMBER

N° 485 (RNZAF) *SQUADRON*

TEXTE COMPLET
EN FRANÇAIS
ET EN ANGLAIS

FULL TEXT BOTH IN
FRENCH AND ENGLISH

NOTAM
(NOTICE TO AIRMEN)

Le général Y. Tachibana signe la reddition des troupes japonaises des îles Bonin à bord de l'USS *Dunlap* le 3 septembre 1945.
(Photo USN)

Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simpliste ?

Pour le journaliste moderne, l'information est un droit, la simplification est un devoir. À quoi bon encombrer l'esprit des téléspectateurs en tentant d'expliquer certaines situations qui vont d'abord l'obliger à penser et ensuite à changer de chaîne ?
Au premier rang des termes simplificateurs les plus courants figure le mot « kamikaze ». Il est devenu le symbole du fanatisme jusqu'au-boutiste de jeunes gens n'hésitant pas à sacrifier leur vie en même temps que celles de leurs victimes.
Cette assimilation est pour le moins hasardeuse. Elle est même dangereuse. Elle relève en grande partie de la méconnaissance de la guerre du Pacifique et de la civilisation japonaise. Contrairement à ce qui s'est passé en Europe, l'intervention américaine dans le Pacifique a été marquée par un profond courant de racisme.
Si les Américains ont manifesté un certain respect pour le combattant allemand, attribuant les atrocités à la machine nazie, celles commises dans le Pacifique ont toutes été « japonaises ». La propagande n'a cessé de déshumaniser le soldat japonais, qui n'avait pas hésité à précipiter les États-Unis dans la guerre sans la moindre déclaration préalable. Dans l'esprit des Américains de l'époque, il n'y a jamais eu de « bons Japonais » comme il y avait de « bons Allemands ». Il n'y avait pas d'un côté des combattants et de l'autre des Nazis, non, il n'y avait que des « Jaunes », par essence traîtres, fourbes et cruels.
Le rapprochement entre Pearl Harbor et le 11 septembre a été trop tentant pour que George Bush ne se laisse pas entraîner à une telle assimilation lors de la célébration du 60e anniversaire de la reddition du Japon sur la base navale de San Diego. Or, il n'y a rien de commun entre la situation du Japon fin 1945 et celle de l'Irak après sa « libération ». Pas un GI n'a été tué pendant l'occupation des îles nippones. Avant l'arrivée au pouvoir du clan des faucons dans les années trente, le Japon avait connu une longue période de démocratie parlementaire et à la fin de la guerre, il aspirait à son retour. Il est bien évident que le modèle japonais ne peut pas s'exporter n'importe où et surtout pas dans un pays qui n'a jamais connu la démocratie.
Là où se trouve la différence majeure entre les Kamikaze japonais de la Seconde Guerre mondiale et ceux actuels des médias, c'est que les premiers ne s'en sont jamais pris à des civils (par définition innocents). Pour la plupart, ils ont été autant victimes que bourreaux d'un système qui, par le truchement d'une habile pression sociale, a broyé leur conscience individuelle et les a envoyés à la mort en leur faisant croire que c'était pour protéger leurs familles de l'envahisseur barbare. Leur espoir était de retourner une situation militaire qui leur échappait et qui risquait d'entraîner la disparition du Japon millénaire, mais en aucun cas de poursuivre des objectifs plus ou moins clairs d'hégémonie religieuse.
Les assimilations simplistes sont dangereuses, car elles occultent la réalité des événements et laissent à penser que l'on peut modéliser des solutions sans tenir compte des causes du problème.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 45 – Octobre - novembre 2005

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 6,95 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

FORTERESSES

Roger Anthoine

Des B-17G du 381st *Bomb Group* avec au premier plan un appareil du 532nd *Bomb Squadron* et au second plan deux du 535th. Ce groupe ne participera pas à la mission sur les ponts de la Meuse. (USAF)

En août 1944, la situation a beaucoup évolué depuis le débarquement allié en Normandie. Ainsi, la stratégie alliée, si elle continue de dénier à l'adversaire l'envoi de renforts, s'ingénie également à contrecarrer le retour vers l'Allemagne d'une Wehrmacht en débandade. Le succès que fut la mise à mal de la plupart des ponts sur la Seine se situe dans la phase « exploitation » du débarquement, qui va se continuer par une « poursuite » – et annhiliation – jusqu'à la ligne Siegfried, aux confins du III[e] Reich.

Une nouvelle barrière naturelle s'interpose cependant encore entre la pression alliée et le reflux allemand : la Meuse. Nombre de ponts-rails en particulier la franchissent en Belgique, entre Sedan et la Hollande, empruntés par les convois de la Deutsche Reichsbahn. Les sept principaux font l'objet d'un grand raid combiné en ce vendredi 18 août 1944. Ce sont, du sud au nord : Yvoir-Houx, Namur, Huy, Liège-Seraing, Liège-Val Benoît, Visé et Maastricht. Une des unités alliées de reconnaissance photo, le 7th PR *Group* de l'USAAF, en a dressé un état des lieux partiel les 9 et 15 août, lorsque les *Flying Officers* Edgar Vassar et John Ricetti ont promené leurs F-5 Lightning à Namur et sur Charleville-Mézières.

L'opération 862

Pour réaliser cet ambitieux projet, le commandement allié se fonde aussi sur des actions de sabotage, mais son arme principale demeure l'offensive aérienne. Relativement modeste, l'opération 862 de la 8th *Air Force* met en branle 1 808 avions de toutes qualités en ce 18 août 1944. Précisément,

SUR LA MEUSE

18 AOÛT 1944 : MASSACRE À HUY

Le 18 août 1944, 349 bombes lourdes alliées ravagent des quartiers entiers de la ville belge de Huy, faisant 81 morts parmi la population civile.
Pourquoi et comment un pareil canarge a-t-il pu se produire dans une ville *a priori* exempte d'objectifs militaires ?

735 bombardiers lourds quadrimoteurs vont mugir dans les cieux franco-belges, sécurisés par 430 agiles chasseurs d'escorte. Enfin, l'Europe occidentale va vibrer au rythme de 323 chasseurs-bombardiers venant en aide directe aux forces terrestres et de 132 appareils spécialisés. Sur un autre registre, une centaine de bombardiers moyens de la 9th *Air Force* vont encore participer aux efforts du jour. Le rôle de ces armadas sera de s'en prendre à quinze objectifs principaux, comprenant non seulement des ponts, mais aussi des aérodromes, des dépôts de carburant et même une usine de moteurs d'avion. Par ailleurs, une multitude d'attaques ponctuelles par des chasseurs-bombardiers tendront à paralyser tout trafic sur trois axes : Lille-Rouen, Mons-Creil et Mézières-Meaux. Parallèlement, la RAF mobilise aussi 293 de ses noirs quadrimoteurs et Mosquito vers dépôts et sites de lancement des bombes volantes V-1, plus encore des douzaines de chasseurs-bombardiers Typhoon et Spitfire.

UN *GROUP* PAR PONT

Un segment de toute cette démesure aérienne est destiné au sillon mosan. Là, les sept ponts-rails enjambant le fleuve entre Dinant et Maastricht sont jugés suffisamment importants par les analystes du bombardement allié pour justifier leur destruction dans le cadre de l'interruption des communications entre la France et l'Allemagne.

Ci-dessus :
un équipage typique de B-17 de retour de mission à l'été 1944.
Le navigateur, à gauche, traîne son sac à cartes et instruments.
(Collection de l'auteur)

Page opposée :
un mitrailleur de sabord en pleine action.
L'utilité des postes de tir latéraux n'a jamais été démontrée. D'ailleurs, la RAF s'en dispensera sur la plupart de ses bombardiers lourds.
Les Américains supprimeront l'un des deux mitrailleurs de sabord à l'été de 1944.
(USAAF)

À chacun de ces ouvrages est affecté un *Bomb Group* de la 1st *Air Division* de la 8th AF (sauf Liège-Val Benoît qui doit être traité par une formation mixte des 92nd et 305th BG). Le pont-rail de Liège-Rénory et ceux de Givet manquent dans cette liste, vraisemblablement parce que leurs accès ont été coupés lors d'attaques antérieures.

Les groupes de la 1st *Air Division* sont tous équipés en Boeing B-17G *Fortress* (forteresse), que l'on assemble au combat en trois formations défensives, dites *combat boxes*. Ces « boîtes » sont immuablement celles de tête, la haute et la basse, étagées dans l'espace pour former un coin aérien conçu aussi bien pour la défensive que pour l'offensive. Chaque appareil emporte en principe un équipage de neuf hommes, car le dixième homme embarqué à l'origine, un mitrailleur de sabord, vient, en cet été de 1944, d'être rayé des rôles en raison de la faible probabilité de présence d'attaques par une chasse allemande devenue anémique. Ainsi, l'attaque de chaque pont sera, théoriquement, le fait de 36 appareils avec leurs quelque 340 aviateurs.

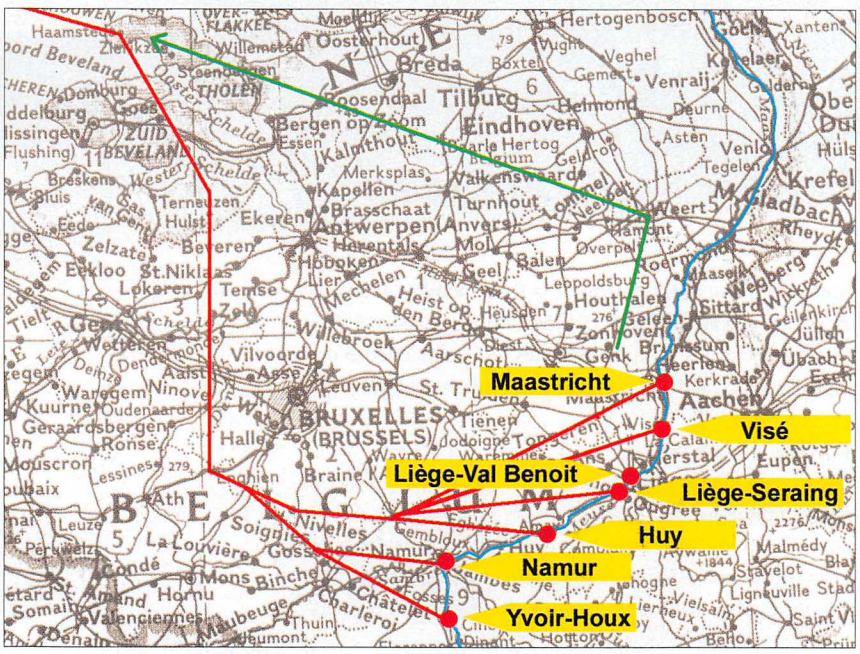
Une « tournée du laitier »

Les préparatifs de leur mission auraient dû démarrer la veille, 17 août, second anniversaire de l'entrée en lice en Europe des multimoteurs étoilés. En fait, ce fut bien à 18h17 que le clapotis des télex par lesquels le QG du général borgne Robert Williams à Brampton Grange a alerté les bases. Pourtant, quatre heures après, tout était annulé. Dans leurs poylvalentes huttes Niessen, les aviateurs retrouvaient le calme. Dehors, mécaniciens et autres spécialistes retrouvaient le répit. Un répit de courte durée, cependant, car à l'aube du 18, les télétypes se sont réveillés. Il est ainsi 05h10 lorsque les hommes de garde entament le long processus de mise en train d'une mission.

Avec le bon mètre de télex du *Field Order* secret n° 474, la mission est cette fois bien sur les rails. De ce document dépend désormais l'existence de près de 2 300 aviateurs. Pire, il scelle le tragique destin de quelque 500 Belges et Hollandais à qui il reste treize heures à vivre. Quoi qu'il en soit, on y lit que les sept groupes dépêchés vers la Meuse vont être séparés par deux minutes de vol dans une procession longue d'une cinquantaine de kilomètres. Comme l'entreprise ne nécessite qu'une incursion relativement courte en territoire ennemi, elle se différencie des grands raids stratégiques et lointains par un horaire tardif. En ce vendredi estival, les bases n'ont ainsi été averties qu'à l'aube, à une heure où habituellement les quadrimoteurs sont soit prêts au décollage, soit déjà en altitude. De même les briefings préliminaires à toute mission ne prennent place qu'après le repas de midi. Ce devrait être une mission facile, une *milk run* (tournée du laitier), qui réjouit les équipages.

Bien sûr, chaque aviateur sait déjà que son groupe met en l'air trois douzaines de B-17 imbriqués dans un cube d'espace d'environ 250 m de haut, 400 de large et 200 de profondeur. Depuis deux ans que la 8th AF fonctionne sur l'Europe, le système a fait ses preuves avec quelques aménagements : il offre une relative protection contre la chasse adverse, tout en assurant une précision du bombardement, relative, elle aussi, quoi qu'en disent les *public relations* de l'US Army Air Force.

Ci-dessous :
carte des objectifs.
En rouge, le trajet aller et en vert, le trajet retour des B-17.
En bleu, la Meuse.



Bombardement en visuel

La base anglaise de Polebrook, que l'USAAF appelle *Station* 110, abrite le 351th *Bombardment Group* qui va aller à Namur et c'est le chargé d'opérations, le *Major* Carl Hinklle, qui officie au briefing. Il transmet aux hommes les caractéristiques du pont du Luxembourg, dit B-41 en code allié. Il précise que les arches qui enjambent le fleuve permettent la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg.

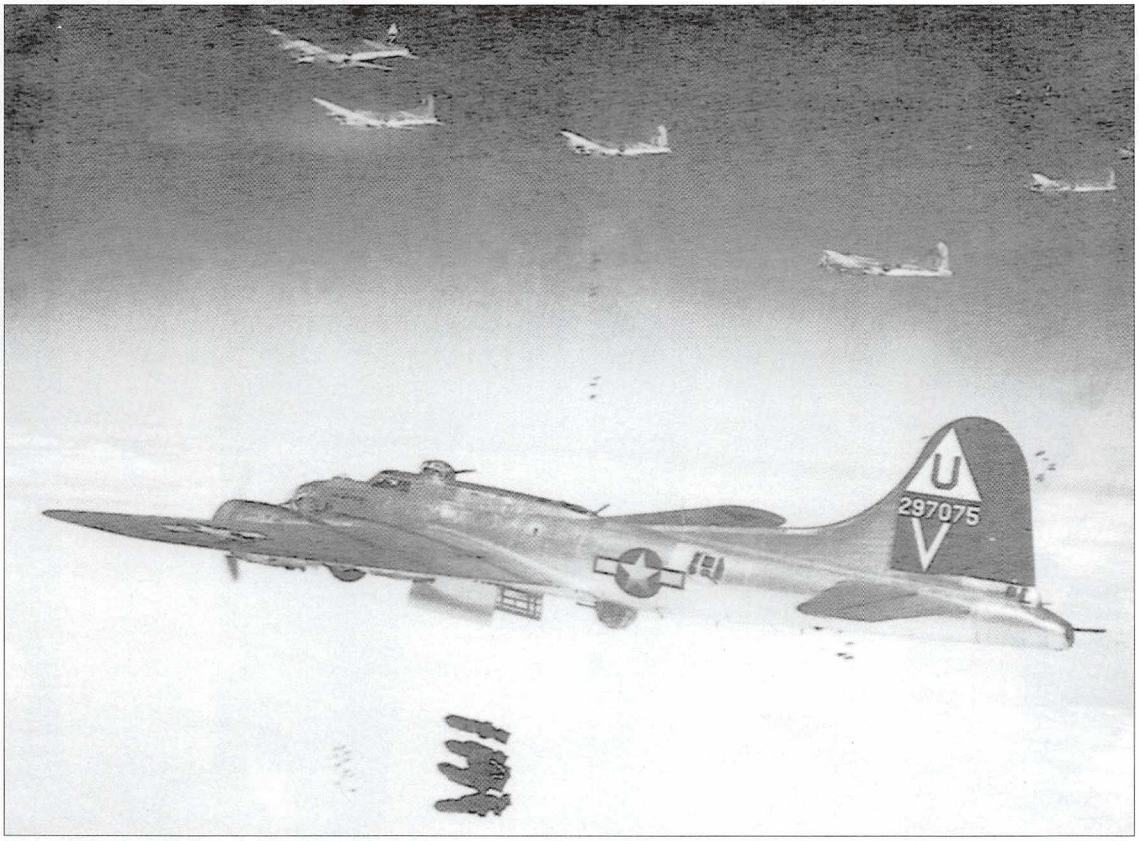
Les trois *boxes* du 351 devront viser le centre du pont et l'attaque devra se dérouler en visuel. Il s'agit, en effet, d'un objectif en territoire ami occupé et il n'est pas question, si la couverture nuageuse venait à voiler le sol, de larguer à l'estime ou au radar au risque d'atteindre des quartiers habités. Comme toujours, chaque avion larguera au vu de la chute des bombes de l'avion de tête, où un officier bombardier chevronné effectue la visée pour toute la *box*. Une recommandation : au cas où les maîtres-bombardiers ne pourraient positivement identifier la cible, les instructions sont d'attaquer visuellement n'importe quel aérodrome, gare de triage, convoi routier, concentration de troupes ou installation, situés hors voisinage de zones habitées. La route de pénétration passe aujourd'hui encore par le point de sortie habituel des formations lourdes américaines quittant l'Angleterre vers le continent : le phare d'Orfordness, près de Felixstowe. L'endroit est bien reconnaissable par beau temps grâce au trio de rivières débouchant en mer du Nord. Comme souvent aussi, le territoire ennemi sera abordé sur

les îles hollandaises de Schouwen et Goeree, à 7 600 m d'altitude moyenne; les bombardiers trouveront là les premiers de leurs 99 P-51 Mustang d'escorte.

La Hollande, c'est un territoire plutôt malsain en raison des rassemblements de défenses allemandes. Aussi, le cap viendra-t-il tôt au sud-est, vers la Belgique. On frôlera alors Anvers et Bruxelles par l'ouest, en prenant soin d'éviter les concentrations de *flak*. Avant Soignies, le groupe effectuera, comme toute la division, un autre virage, vers Nivelles. Dès ici se produira une dispersion, la queue de l'armada égrénant groupe après groupe, à commencer par le 401st BG et le 351st BG, qui obliqueront au sud, vers respectivement Yvoir et Namur. Les groupes restants poursuivront vers Gembloux, le point initial d'où le 457th BG entamera sa course rectiligne vers Huy. Subsisteront ainsi quatre groupes qui, sur la rive nord de la Meuse, continueront vers Liège. Au terme des attaques, et reconstituée sur Weert, en Hollande, l'imposante chenille céleste reviendra au cap 295 vers les îles de la Zélande. Là, commencera la descente vers la Grande-Bretagne, dont la côte sera retrouvée à 4 600 m d'altitude.

Ligny, point initial

Au briefing de Polebrook, Namur est devenu le centre du monde. Reste cependant à dévoiler aux gens du 351 leur *Initial Point* (point initial, en abrégé IP), l'endroit depuis lequel l'officier-bombardier de tête devient responsable de l'avion en agissant sur son pilote automatique. Sur ses cartes de navigation, le *Major* Nelson Matthews l'a défini à Ligny, matérialisé par une intersection de voies ferrées. Seuls comptent les points de repère voisins aisément identifiables et confirmés par le dispositif Gee de radio-navigation mis en place par les Britanniques. Quoi qu'il en soit, le lâcher des bombes devrait intervenir vers 18 heures, soleil dans le dos afin d'améliorer la visibilité.



Flak dodger (le resquilleur de la *flak*), un B-17G-40-BO du 457th *Bomb Group* (750th BS), piloté par le *Lieutenant* Oscar Kempf lors de la mission sur Huy, le 18 août 1944. La soute est ouverte, la *box* commence son bombardement. (Collection de l'auteur)

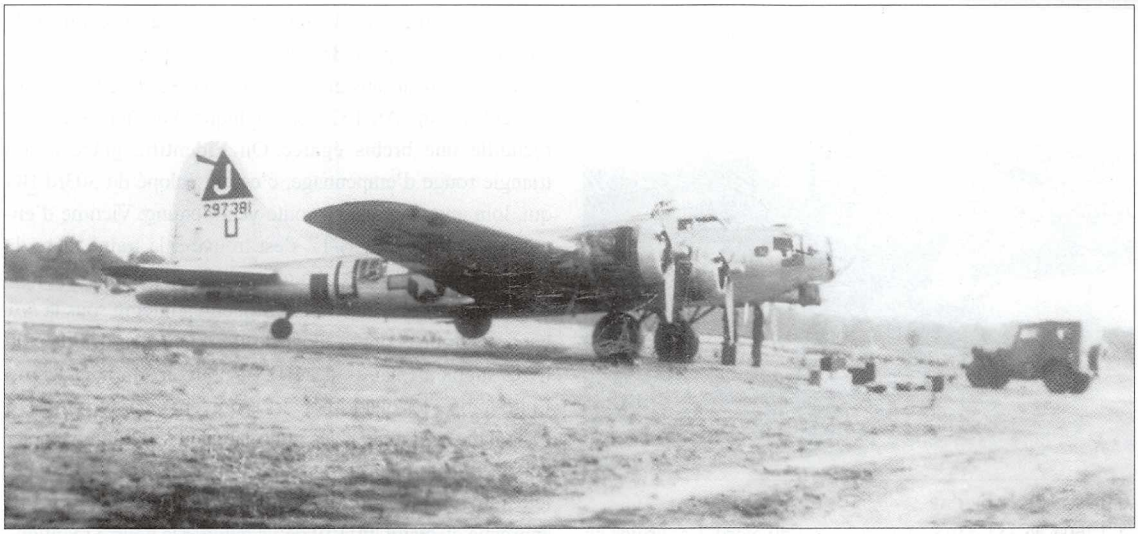
Quelques détails ressortent encore du briefing. Par exemple, la courte mission du jour n'exige que 6 400 l d'essence par avion, ce qui autorise à garnir la soute de chaque B-17 de six bombes explosives de 1 000 livres (454 kg environ), à l'exception du groupe chargé du traitement de Seraing, dont la dotation sera de douze bombes de 500 livres par appareil. Quant aux prévisions météo, ajoute Hinkle, elles seront vérifiées en permanence par des P-51, qui, dès 13h40 et sous le nom de code de Buckeye Red, remonteront la Meuse depuis Maastricht et transmettront leurs observations par radio.

Ce qu'omettent de dire les officiers de briefing, c'est que le plan de vol de la veille prévoyait des routes de pénétration et de retour inverses à celles d'aujourd'hui. En effet, plus tôt dans la journée et avec un soleil matinal au sud-est dans le dos, l'attaque aurait débuté sur un IP ardennais, au sud d'Érezée, après un long et dangereux détour à l'est, vers Düren et Saint-Vith. Le désavantage de ce programme eut été d'affronter la *flak* des abords d'Aix-la-Chapelle et Cologne. Peut-être fut-ce là l'une ou la raison de son abandon ? Eût-il été maintenu, le plan aurait certainement sauvé la vie de la plupart des victimes du jour, au détriment, sans doute, d'autres malheureux...

En route vers Namur

En son repaire de Polebrook, le 351 aligne ce matin 37 avions disponibles [1]. Trente-six iront sur Namur, le dernier constituant la réserve. Les assaillants se délesteront vers 18 heures, à 420 km au-delà de la Manche. Les décollages débutent ainsi à 15 heures et, dès lors, il faut compter deux

[1] Chaque *Bombardment Group* (ou *Bomb Group* en abrégé) est composé de quatre *Squadrons* de 9 appareils plus 3 en réserve.

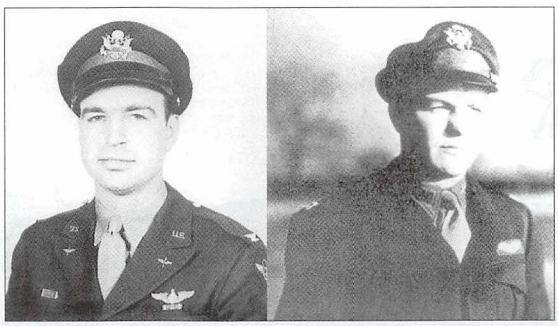


Un B-17G-45-BO du 351st BG posé d'urgence sur le terrain de Leiston au printemps de 1944. (Collection J.V. Crow)

bonnes heures aux Forteresses pour se hisser à 5 200 m et, surtout, pour adopter leurs si caractéristiques formations défensives. Les lourds quadrimoteurs s'imbriquent en éléments de trois appareils encastrés dans chacune des trois *boxes* de douze, afin de constituer un énorme et tonitruant coin aérien qui va s'enfoncer en territoire hostile. Avant toutefois de franchir la côte anglaises, les groupes prendront, à grand renfort de fusées et fumigènes colorés, leur place dans la procession lancée vers la Meuse. Le 351 sera ainsi septième et avant-dernier, juste devant les gens du 401 qui vont à Yvoir.

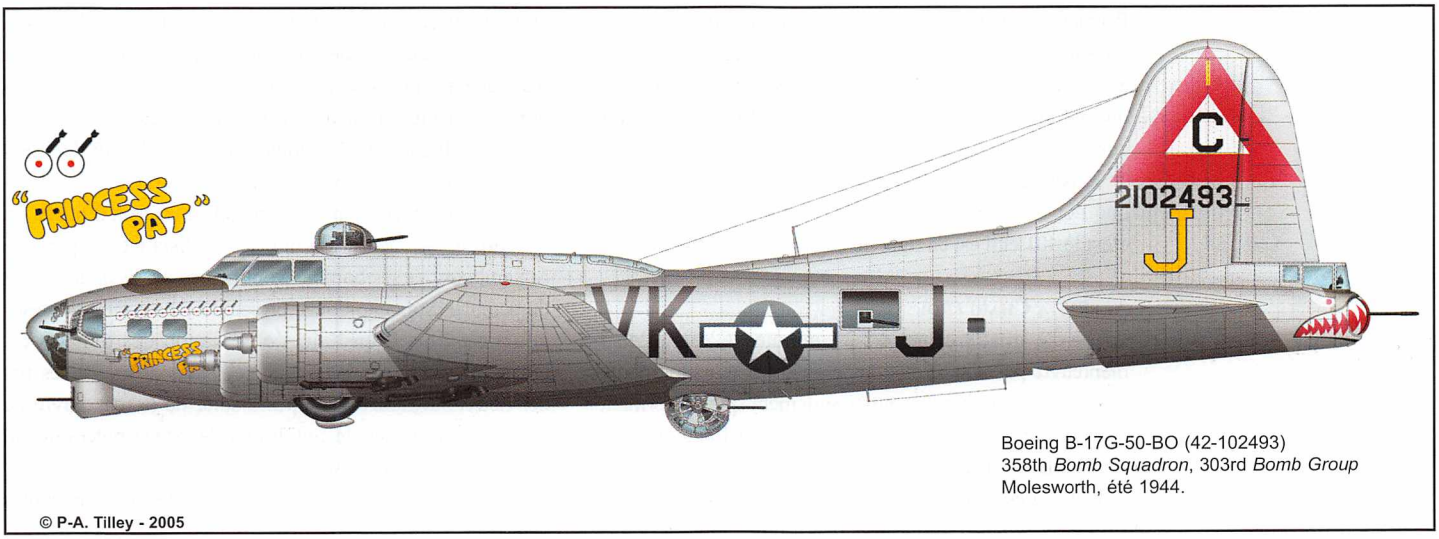
Aujourd'hui, le *Colonel* Harris E. Rogner mène son groupe pour sa 192e mission de guerre. Il lance sur la piste 28 de Polebrook les 32 tonnes de son B-17G n° 43-37957, codé TU-D. Premier au décollage, il va être le meneur du *box* de tête. La chance des aviateurs étant ce qu'elle est, Rogner survivra à ses nombreuses missions sur l'Europe pour se tuer fin 1951 en Louisiane à bord d'un B-29 qu'il ramenait de Corée.

En ce 18 août 1944, il commande la mission sur Namur et, en cette qualité, il occupe le siège de gauche dans la cabine de pilotage. Sur celui de droite a pris place le *Captain* Harry Holsapple (un nom qui lui vaut le sobriquet de « Pomme de bois »), qui est en fait le pilote en titre de l'appareil. Mener une formation de 36 avions enserrée dans une longue caravane aérienne déambulant dans un environnement inamical n'est pas mince affaire. L'avion leader porte ainsi un équipage trié sur le volet, dont le maître-navigateur, le *Major* Nelson Matthews, à qui incombe la délicate procédure d'assemblage avec ses congénères de la *box* de tête. Quant au maître-bombardier, Warren Steitz, c'est essentiellement sur lui que repose le succès de l'attaque sur Namur. Il vise en effet pour les douze avions de la *box* de tête. La même responsabilité est d'ailleurs celle des maîtres-bombardiers des *boxes* haute et basse qui doivent suivre Rogner sur l'objectif.



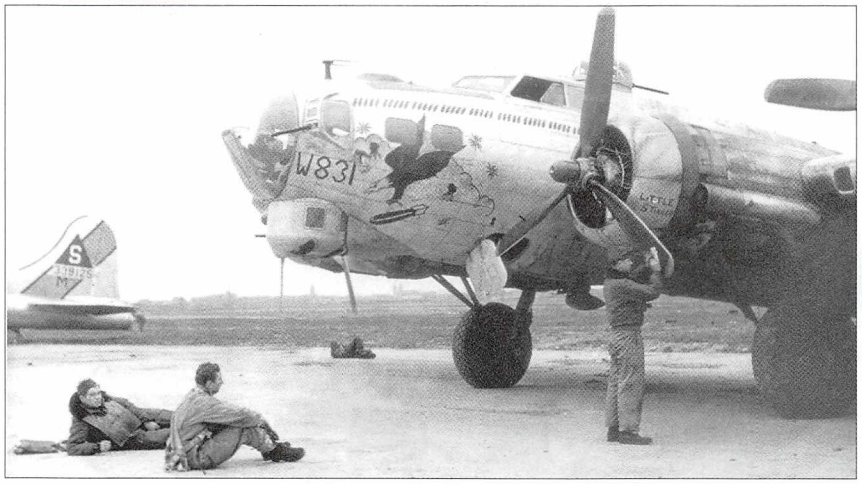
Ci-dessus :
à gauche, le *Colonel* Harris E. Rogner, commandant le 351st BG. (Collection de l'auteur)

À droite, le *Captain* Harry Holsapple, pilote de l'avion leader du 351th BG.
(Association 351, via l'auteur)



Boeing B-17G-50-BO (42-102493)
358th *Bomb Squadron*, 303rd *Bomb Group*
Molesworth, été 1944.

© P-A. Tilley - 2005



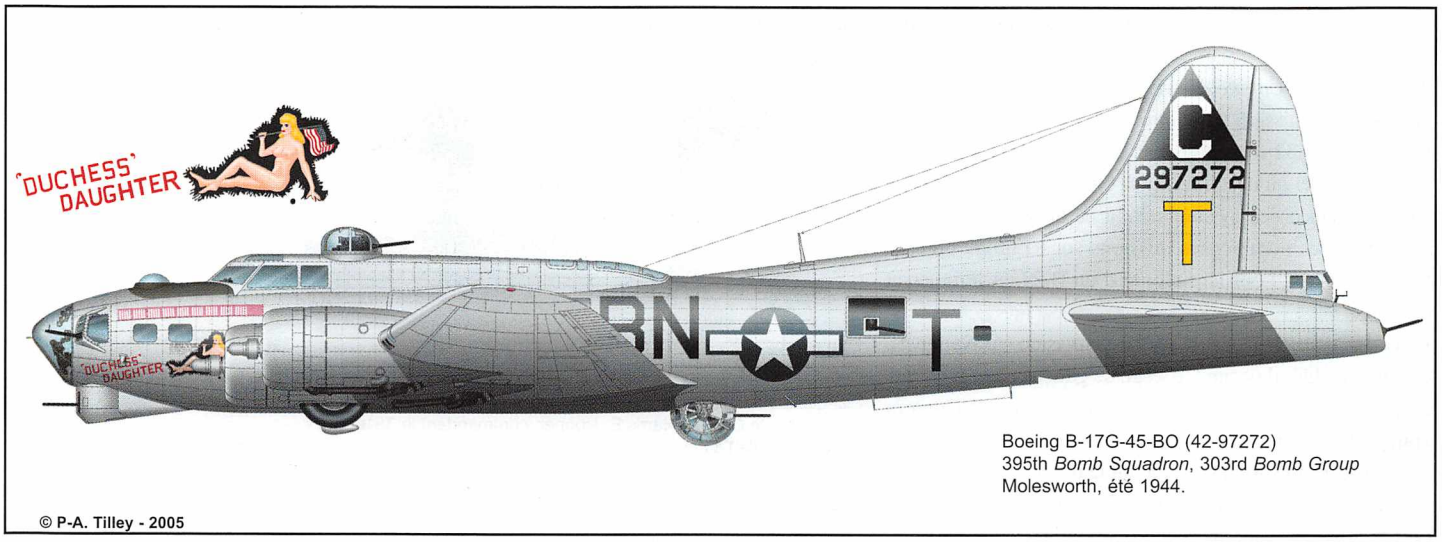
Ces deux appareils du 401st BG (612nd BS) à Deenethorpe en 1944 montrent la grande difficulté que l'on rencontre pour illustrer des articles sur les bombardiers lourds. Il existe des milliers de photos des B-17 de la 8th AF, et pourtant, peu permettent d'avoir à la fois l'inévitable *nose art* et le reste des marques. (Archives Aéro-Journal)

Changement de cap

À 17h04, le 351 débouche sur la mer du Nord. Les armes de bord son essayées tandis que les moteurs Wright peinent à hisser les Forteresses à 25 000 pieds (7 600 m); ce sera l'altitude de croisière et de relative sécurité face à la *flak*. La côte de Zélande est atteinte à 17h31, après quoi le groupe qui vole à vue derrière son prédécesseur, n'a en fait qu'à suivre le troupeau même si les navigateurs justifient de leur utilité par des constantes vérifications de position. Comme prescrit au briefing matinal, l'armada glisse au sud à la vitesse indiquée de 150 miles/heure (250 km/h). Elle tangente Anvers puis Bruxelles, où quelques noirs flocons de *flak* la saluent sans grande précision. Sur Enghien, changement de cap. Au 157 géographique. Vers ici, le groupe recueille une brebis égarée. On l'identifie grâce à son triangle rouge d'empennage, c'est un éclopé du 303rd BG qui, loin en avant, est en route vers Seraing. Victime d'ennuis mécaniques, ce B-17 s'est trouvé à la traîne, hors de l'ombrelle protectrice de sa « famille » où personne ne l'attend. En désespoir de cause, l'orphelin s'intègre sous la *box* haute. Namur écopera ainsi de douze projectiles de 500 livres supplémentaires, des RDX à pouvoir soufflant accru.

Entre-temps, les quadrimoteurs esquivent Charleroi. À bord la vigilance redouble et les radio-navigants s'affairent à jeter dehors les premiers de leurs 336 paquets de *chaff*, bandelettes métalliques pour brouiller les radars. L'objectif approche et, avant lui, l'IP où va débuter la course rectiligne de bombardement durant laquelle l'avion de tête est aux mains du seul officier-bombardier.

À 17h59 et 30 seccondes, précision de navigateur oblige, le *box* de tête du 351 aborde l'IP sur Ligny. Rogner est sur le point de céder les commandes à Steitz. Devant, au-delà de la bulle nasale en plexiglas, Namur émerge tout juste de la brume atmosphérique avec ses deux « rivières » et ses deux ponts-rails jumelés. Et puis, patatras ! Voici que les nuages



Boeing B-17G-45-BO (42-97272)
395th *Bomb Squadron*, 303rd *Bomb Group*
Molesworth, été 1944.

© P-A. Tilley - 2005

s'interposent, à temps pour perturber la visée. Steitz et Rogner ont quelques secondes pour décider de la suite. Pas question de poursuivre et bombarder au jugé sans visibilité au sol. Les ordres sont formels : on ne largue en pays ami que si l'objectif est parfaitement visible. Rogner reprend les commandes, engage sa *box* dans un 360° à droite. On peut se le permettre. Un coup d'œil en arrière prouve, en effet, que l'on ne risque pas d'interférer avec le groupe qui suit, c'est le 401 et il est en train de dégager pour filer sur Yvoir.

Alerte à Charleroi

Le cercle dilatoire prend... 27 minutes. C'est qu'on ne manœuvre pas une formation de quadrimoteurs lourdement chargés de leurs bombes aussi agilement qu'une formation de chasseurs. Le virage ramène la *box* sur l'agglomération de Charleroi et nul doute qu'ici l'angoisse renaît, car les souvenirs des bombardements d'avril et mai sont vivaces. À 18h25, la *box* a retrouvé son IP à Ligny. Soute à bombes ouvertes, les douze B-17 halètent au 094 magnétique. Durant 60 secondes, Steitz acquiert la cible dans son précieux viseur Norden. Le pilote automatique C-1 est maintenant remis à sa disposition pour les légères corrections de cap qui sont sa prérogative. Il largue depuis 7 840 m d'altitude. Il est 18h27 et toute une volée de GP de 1 000 livres est libérée, tirée vers Namur par la gravitation universelle, à peine déviée par les 35 nœuds d'un vent d'ouest. La formation est encore à 4 600 m de distance du pont de Luxembourg et ses bombes vont mettre 47 secondes avant de percuter. Soixante-douze projectiles vont semer la désolation en ville. D'en l'air, l'observation des impacts est rendue aléatoire par les poussières engendrées par les tirs des deux autres *boxes*, qui, à la suite de la manœuvre de Rogner, sont passés devant. Impavide, Steitz notera quand même : « *bons résultats* ».

En ville, on dénombrera 317 morts parmi les 607 immeubles détruits.

Tandis que Rogner effectue son 360, les deux autres *boxes* ont poursuivi lur approche normale. Si bien d'ailleurs qu'elles ont foncé sur Namur au risque de se percuter. Afin d'éviter la catastrophe, la *box* haute s'est écartée par un 360 à gauche. Toute cette belle pagaille amène la *box* basse à bombarder la première, son maître-bombardier, Clay Pinner, largant à 18h06 de 7 655 m. Ses résultats seront déclarés « *non observés* » sous les nuages épars interposés entre-temps. Sept minutes plus tard, c'est au tour de la *box* haute revenue de son écart : plus chanceuse, elle jouit d'une vision claire du pont. Résultats revendiqués : « *bons* ».

Allégée, soutes à bombes fermées, elle refait un 360° pour attendre ses collègues de tête, après quoi les 36 appareils du 351 s'éloignent en suivant la Meuse, à la traîne de l'armada qui lance d'autres groupes sur les autres objectifs. Tout ce petit monde retrouvera en définitive sa cohésion vers Weert, encore que le 351 ait prématurément tourné court vers la mer du Nord, survolant Bourg-Léopold et y subissant les malsaines attentions de la *flak*. Le 351 retrouvera l'Angleterre dès 19h36, Rogner posant son quadrimoteur le premier à Polebrook à 20h10. Voici pour les équipages une mission de plus, et une de moins avant les 35 obligatoires à cette époque.

Fantôme sur Huy

Au moment où les assaillants de Namur arrivent sur leur IP, le 401st *Bomb Group*, qui volait en langerne rouge de la division, a déboîté au sud vers son objectif. Son commandant, le *Lieutenant-Colonel* Allison Brooks, deviendra plus tard pilote de l'un de ces P-51 de reconnaissance météo qui l'ont précédé aujourd'hui sur la Meuse. Pour l'heure, il mène ses 36 quadrimoteurs pilonner le beau pont de Yvoir-Houx avant qu'un vaste crochet sur le Condroz ne le ramène sur les arrières de la division.

En Angleterre, l'analyse préliminaire de son raid qualifiera le résultat « *d'acceptable* », les trois « boîtes » ayant concentré leurs coups sur et au sud du pont, sur la rive ouest, essentiellement près du triangle ferroviaire d'Anhée et à quelque 1 200 m de là, vers la célèbre passerelle-déversoir qui en mai 1940 permit à l'infanterie allemande de franchir la Meuse (comme elle le permettra, mais en sens inverse, aux troupes de la 9th US *Infantry Division* le 5 septembre 1944).

Le prochain groupe à larguer est le 457th *Bomb Group* que le *Lieutenant-Colonel* Theodore Hoffman mène sur Huy. Ayant décollé à 14h34 de la longue piste 28 de leur base n° 130 à Glatton, les 35 B-17G voguent majestueusement dans leurs 25 000 pieds (7 625 m) d'altitude lorsqu'ils atteignent leur IP de Gembloux à 17h57. Ici, les trois *boxes* se désolidarisent de leur formation défensive. La basse et la haute quittent leurs positions latérales de part et d'autre de celle de tête, oscillent pour s'aligner en file indienne derrière elle; cette rupture d'assemblage va leur permettre de larguer sur le pont sans, théoriquement, trop de dispersion latérale.

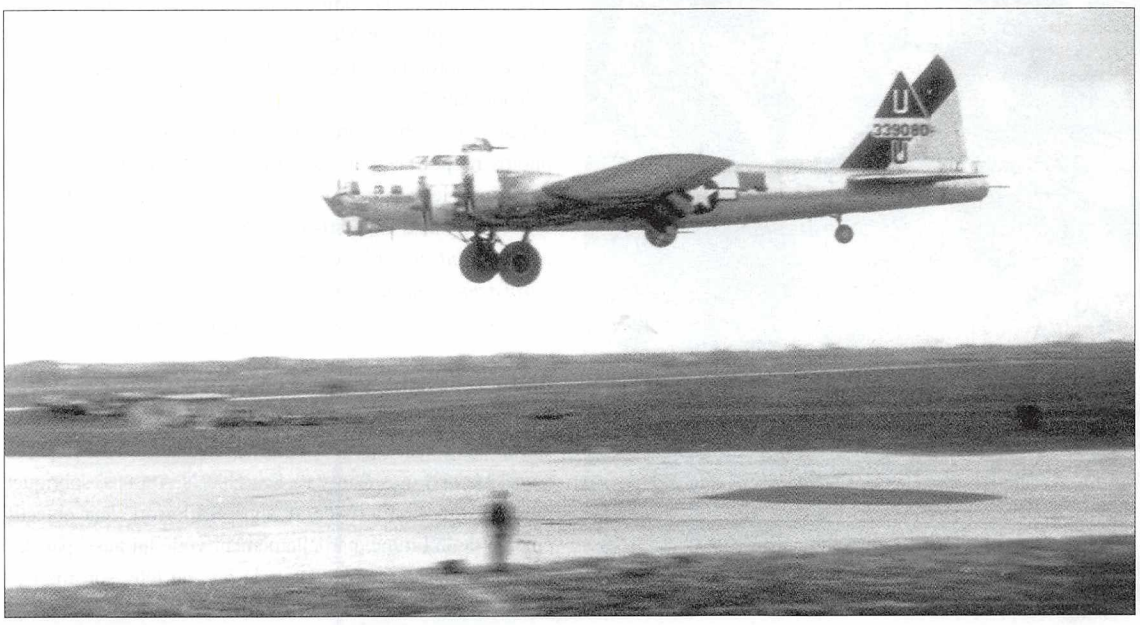
C'est aussi à 17h59 et 30 secondes que les trappes de la soute sont ouvertes, leur traînée faisant tomber la vitesse de 6%. À bord du B-17 leader, le *Captain* James Fast, maître-bombardier, s'affaire à son viseur Norden. Devenu responsable de l'avion par le couplage du viseur aux commandes, Fast possède dorénavant le pouvoir de « piloter » la Forteresse et, en corollaire, la *box* de tête qui va larguer à vue en même temps que lui. Comme celle de Fast, la réputation de précision du viseur Norden n'est plus à faire. Pourtant ses performances demeurent fonction d'aléas tels qu'interférences adverses – nulles ici, dysfonctionnements techniques et surtout la nébulosité européeenne. Et voici précisément qu'ici aussi un paquet de cumulus s'interpose, « effaçant » la cible de l'oculaire du viseur.

Par chance, l'officier « récupère » son pont quelques secondes plus tard. Il peut larguer sa charge à 18h05 et 30 secondes. L'avion passe alors à la verticale de Couthuin, à 7 km encore du pont de Huy. Ses six bombes de mille livres – et celles de sa formation – vont mettre une quarantaine de secondes avant de percuter le sol... ou la Meuse. Au total, 62 projectiles se dandinent vers le sol, cinq autres demeurant coincés dans leur berceau. D'autres se détachent en retard, qui iront détonner dans les faubourgs de la ville.

Quant au gros de la salve, s'il encadre bien le pont-rail de Huy, sa dispersion n'est pas négligeable. En fait, les bombes de la « boîte » de tête et celles d'une autre combinent leurs effets dévastateurs dans un quadrilatère urbain.

Un autre carré de saturation est vraisemblablement l'œuvre de

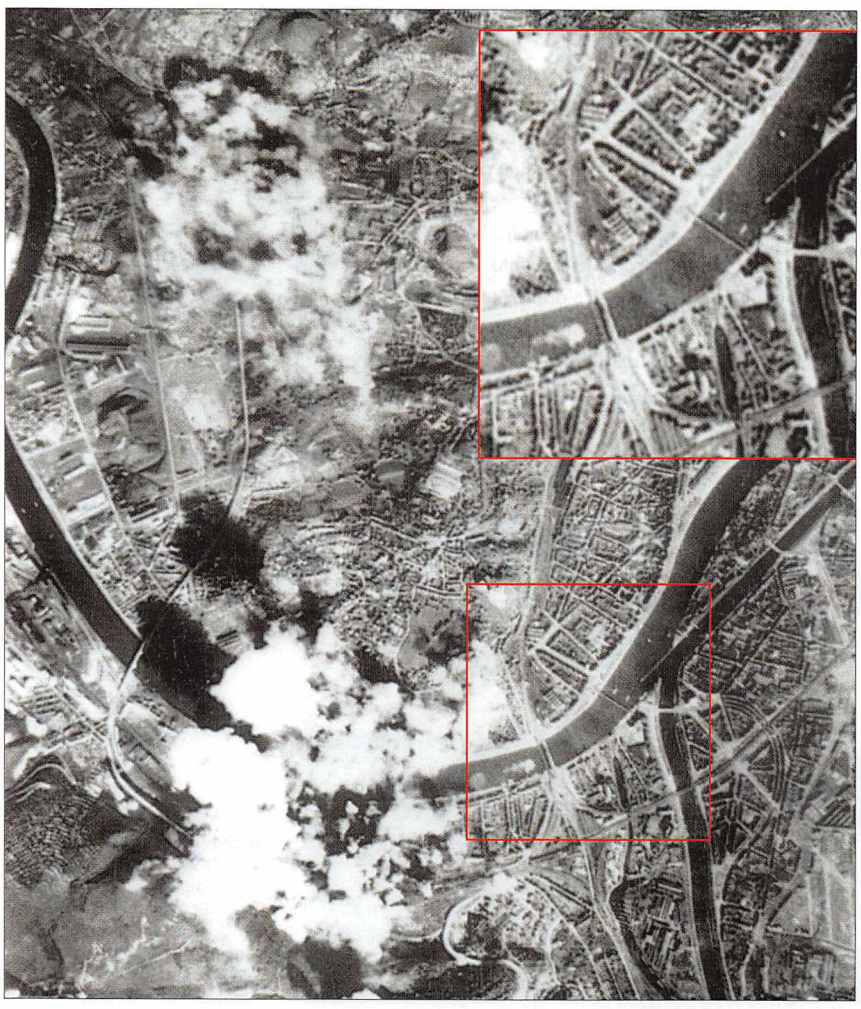
Le *Lieutenant-Colonel* Theodore Hoffman, commandant le 457th *Bombardment Group*.
(Collection de l'auteur)



Un B-17G-105-BO (43-39080) du 457th BG (749th BS) à l'atterrissage à Glatton en 1944. Dès août 1944, ce groupe porte le « U » dans un triangle noir frappé sur une bande diagonale bleue.
(Archives Aéro-Journal)

Ci-contre :
Huy, une heure après le passage des B-17. Au centre, en bas, le tunnel de la ligne Condroz-Hesbaye débouche sur le pont-rail de la Meuse, cible des bombardiers. La courbe du fleuve enserre les quartiers de Saint-Hilaire et de Statte.
Sur la Meuse, dans le coin inférieur de la boucle, le bassin de natation où périrent de nombreux nageurs.
En médaillon, un agrandissement de la zone délimitée par le carré rouge à gauche.
(PRO, Kew)

Ci-dessous :
Liège sous les bombes. Au centre, la Meuse en direction de la Hollande, avec son affluent, l'Ourthe (en bas à droite).
Le pont-rail du Val Benoît, indemne, est bien visible à la hauteur du confluent avec l'Ourthe (en médaillon). Le pont de Rénory est visible à gauche des explosions qui touchent la gare du même nom et, au nord du fleuve, Sclessins, Petit Bourgogne et Cointe.
Une autre salve touche également Tilleur.
(USAAF)



la troisième *box*, la basse. Elle ravage la campagne de Statte, à 1 500 m « trop court » de l'objectif. Ici, une anomalie interpelle l'analyste, car un excédent d'impacts y est relevé, que seule explique l'intervention d'une « formation fantôme », venue ajouter ses projectiles à ceux du titulaire légitime du pont de Huy. Un examen approfondi des archives permet de déceler la présence de 12 B-17 détachés par le 92nd *Bomb Group*. Cette unité – le plus ancien groupe lourd de l'USAAF en Grande-Bretagne – est commandée par le *Lieutenant-Colonel* Reid, dont la mini-formation abandonne pour d'obscures raisons son objectif primaire à Liège et se rabat sur Huy. Gênée d'abord par la nacre brumeuse du contre-jour, puis par une interférence nuageuse, l'unique *box* du 92 est contrainte d'effectuer deux passes supplémentaires par virages à droite. Elle largue finalement à 18h21 au cap 112, sur les poussières s'élevant de Statte. Cette attaque correspond en fait à la « seconde vague » observée par les Hutois terrorisés déjà en train de relever morts et blessés. Au total, la petite ville de moins de 13 000 habitants pleurera 81 tués dans et autour des 114 habitations détruites.

C'est évidemment pière consolation pour ceux qui, au sol réceptionnent les bombes venues d'Amérique, que de savoir que les salves des *boxes* haute et de tête ont bien encadré le pont. L'ouvrage, quant à lui, n'a encaissé qu'un seul coup direct; et encore, la bombe a touché entre les rails, percé le tablier et explosé en Meuse. Si cinq autres touchent la voie ferrée Condroz-Hesbaye, le trafic ferroviaire sera rétabli dès le lendemain !

Malgré tout, le bilan préliminaire officiel, dressé d'après les photos rapportées par les caméras automatiques de bord, qualifiera le résultat « *d'acceptable* », montrant deux concentrations d'explosifs « *sur ou près de la cible avec un coup au but possible* (et réel) *sur le pont* », tandis qu'une « *troisième concentration s'est abattue à 1 600 m au nord-ouest, en pleine campagne* » – il s'agit du plateau de Statte.

Les « Anges de l'enfer » à Seraing

Prochain acteur du grand spectacle aérien, le 303rd *Bomb Group* mené vers le pont de Seraing–Val-Saint-Lambert par le jeune *Major* Louis Shulstad. Ses Hell's Angels, sobriquet du groupe, restent forts de 38 appareils lorsque leur objectif émerge de la brume, partiellement voilé lui aussi par des cumulus de beau temps. Dans la *box* de tête, son maître-bombardier, le *Lieutenant* Robert Blythe, identifie bien sa

Boeing B-17G-5-VE (42-39885)
427th *Bomb Squadron*, 303rd *Bomb Group*
Molesworth, été 1944.

© P-A. Tilley - 2005

cible. Il en va de même pour la « boîte » basse du *Captain* Robert Lynch. À elles deux, elles abandonnent 152 bombes RDX de 230 kg. Les aviateurs diront qu'elles ont touché au but, mais ce sont surtout les ateliers des Tubes de la Meuse et de Saint-Lambert qu'elles ont atteints. Quant à la *box* haute du *1st Lieutenant* John Fletcher, son navigateur Aloysius Pero va un pont trop loin. Il amène ses 12 avions sur celui de Val-Benoît, distant de 7 km. Ce n'est là qu'une des erreurs de navigation qui conduisent plusieurs *boxes* à rater l'identification de leur pont pour s'en prendre à un autre, voire à une toute autre cible secondaire. Erreurs d'ailleurs compréhensibles, eu égard aux difficultés inhérentes au repérage visuel d'objectifs lointains souvent occultés par la nébulosité.

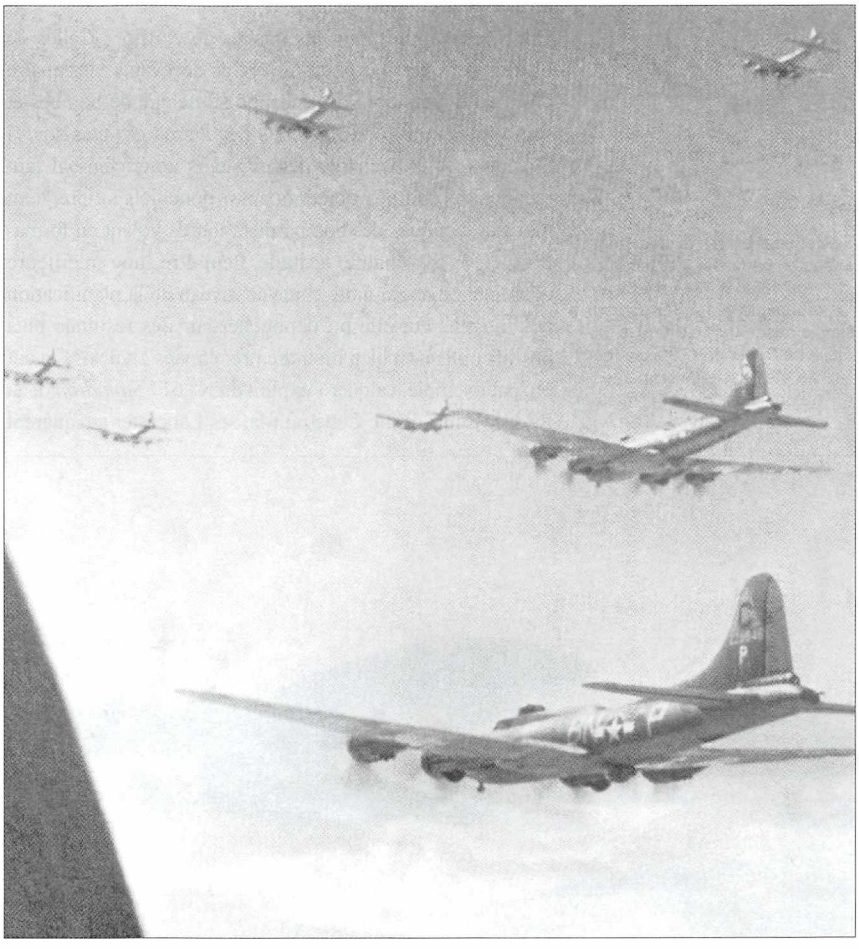
Quoi qu'il en soit, Liège-Val Benoît « bénéficie » ainsi d'un complément de 136 fois 230 kg d'explosifs qui s'ajoutent aux 138 fois mille livres coltinées ici par les 24 avions du *Colonel* Anthony Mustoe du 305th *Bombardment Group*, responsable légitime de Val Benoît. Avec ce jeu impromptu de chaises musciales, la charge du 303 vient compenser la déficience du 92 dérouté vers Huy. On remarque en tout cas que trois concentrations de coups « *touchent le voisinage du pont avec un direct possible* ». En contrepartie, la *flak* de Liège endommage le 43-38258 du *Lieutenant* Philip McDavid, son pilote et le bombardier (en fait, un simple mitrailleur chargé de larguer sans visée au vu de la chutes des bombes du leader) souffrant de sérieuses lacérations.

Visé visé

L'attaque du long pont de Basse-Meuse à Visé, le plus proche de l'Allemagne, est assignée au 384th *Bomb Group* du *Lieutenant-Colonel* Alfred Nuttall, qui dirige la mission depuis la *box* de tête. Il s'offre une course rectiligne de bombardement ultra-longue – sept minutes – avant de se délester à 18 heures et 30 secondes. En fait, seules sa « boîte » et celle en position basse ont « visé Visé » : les résultats sont dits « *bons* » avec cinq coups sur les approches et deux possibles sur le pont. Quant à la troisième *box*, la haute, qui ne largue pas ici pour une raison inconnue, elle s'en prend un peu plus tard à l'aérodrome d'Eindhoven... qui s'avère désaffecté par les Allemands.

Il appartient finalement au 379th *Bomb Group* de conclure l'opération. Sous l'égide du *Colonel* William Sipes, il bombarde à 18h02 le pont de Maastricht. Le groupe bat lui aussi passablement la campagne, car seulement 26 de ses avions bombardent le pont hollandais après seulement 30 secondes de visée. Les 144 projectiles ne produisent ici encore qu'un résultat mitigé avec un impact direct, beaucoup d'autres aboutissant sur des ateliers voisins et sur les approches du pont. Les bombardements défaillants sont du fait des appareils de la *box* basse. Ils ont entre-temps menacé la gare de triage de Tongres, menés par leur maître-navigateur Oswald Masoni. Celui-ci confessera que brume et nébulosité se sont conjuguées pour lui faire prendre gare et viaduc de la plus ancienne ville belge pour le pont fluvial hollandais distant de 18 km. Les treize intrus ont libéré leurs charges à 18 heures précises; 40 secondes plus tard, leurs 78 GP de 1 000 livres ont inutilement labouré de pacifiques champs flamands.

Une formation de B-17 du 303rd BG, avec au premier plan un appareil du 359th BS. Ce groupe a pris comme objectif le pont de Liège-Val Benoît en ce 18 août 1944. (Collection de l'auteur)



Un B-17G-55-DL (construit par Douglas) du 379th BG sur un terrain enneigé d'Europe pendant l'hiver 44-45. (Collection J.V. Crow)

Déception et traumastisme

Comme d'habitude, le raid est immédiatement suivi par une mission de reconnaissance photographique. Dès 19h15, un Spitfire du 7th *Photo Reconnaissance Group* survole Namur, puis suit la Meuse jusqu'à Huy, Liège et Visé. Le lendemain, une nouvelle mission est effectuée par un autre Spifire, piloté par un Belge natif de Graide, le *1st Lieutenant* Charles Goffin. Il est – tout comme l'a été l'auteur – l'un des rares Belges à servir au sein des forces armées américaines. Il sera malheureusement abattu le 8 septembre 1944 au Luxembourg; c'était sa 33e mission de guerre depuis son arrivée au groupe en mars.

Quels résultats révèlent les images de Goffin ? Celles de Namur, par exemple, en trahissent de décevants : les quatre voies du double pont ont échappé au déluge de bombes et semblent intactes. Les résultats des autres groupes sont à l'avenant. À la décharge des aviateurs américains, il faut reconnaître que des objectifs aussi ponctuels se prêtaient mal aux tactiques des bombardiers lourds volant en formation et à très haute altitude. Peut-être une meilleure coordination anglo-américaine au niveau de la planification des moyens eut-elle pu déboucher sur des résultats plus positifs obtenus à bien moindre prix en vies civiles ? On eut pu, par exemple, calquer l'exploit du N° 617 *Squadron* de la RAF le 8 juin 1944. Cette nuit-là, ses Lancaster attaquèrent et mirent hors d'usage à Saumur la combinaison tunnel/pont-rail sur la Loire d'une configuration absolument identique à l'objectif des B-17 à Huy.

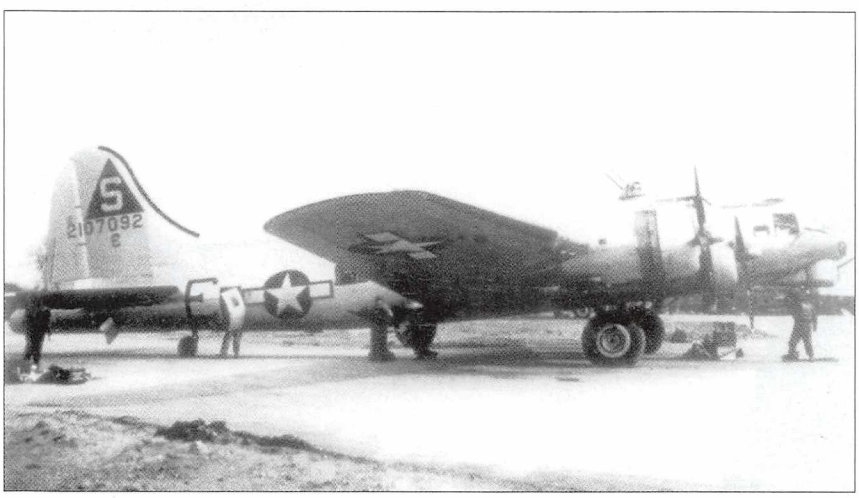
Parmi les assaillants, aucun homme ni avion n'est perdu dans l'affaire, bien que l'on dénombre quelques blessés à bord des 57 B-17 quelque peu égratignés par la *flak*. Au sol par contre, un bilan plus tragique vaut aux populations de sortir traumatisées du 18 août 1944. Quelque 500 victimes sont recensées et les survivants se ressentiront longtemps du massacre survenu à trois semaines de leur libération par les troupes terrestres. Ces 500 victimes représentent déjà en fait 5% du total des 10 000 engendrées en France et en Belgique par le « plan Transports ».

Au terme de cette décevante aventure, force est de souligner la très relative efficacité du bombardement américain dit « de précision » mené exclusivement de jour. Aucun des sept ponts que la 8th AF a visés ce jour n'a en effet été détruit ni même mis hors service plus de quelques heures.

Pour un résultat aussi dérisoire, des moyens colossaux ont été mis en œuvre. Sachant que l'heure de vol d'un B-17 est estimée à quelque 500 dollars US et que la mission a duré 4 heures et 30 mn en moyenne, les attaques sur la Meuse ont coûté environ 576 000 dolars US au gouvernement américain.

Sans compter que l'aura de l'aviation de bombardement américaine sort ternie de cette journée. Ternie dans l'esprit de dirigeants alliés désormais encore plus dubitatifs quant au bien-fondé de la doctrine américaine de bombardement. Ternie aussi auprès des populations amies. Pourtant *a priori* admirablement disposées envers les Alliés, elles sortent aussi incrédules qu'indignées du traumatisme de l'opération 862. Dans leur mémoire collective subsistera longtemps un sobriquet péjoratif attaché aux aviateurs des bombardiers américains en Europe : « cow-boys ».

Cet appareil n'a évidemment pas pu participer à la mission du 18 août 1944 avec son groupe, le 401st BG, pour la simple raison qu'il a atterri le 31 juillet à Dübendorf (Suisse) où il a été aussitôt saisi par les autorités militaires helvètes. (Collection J.V. Crow)

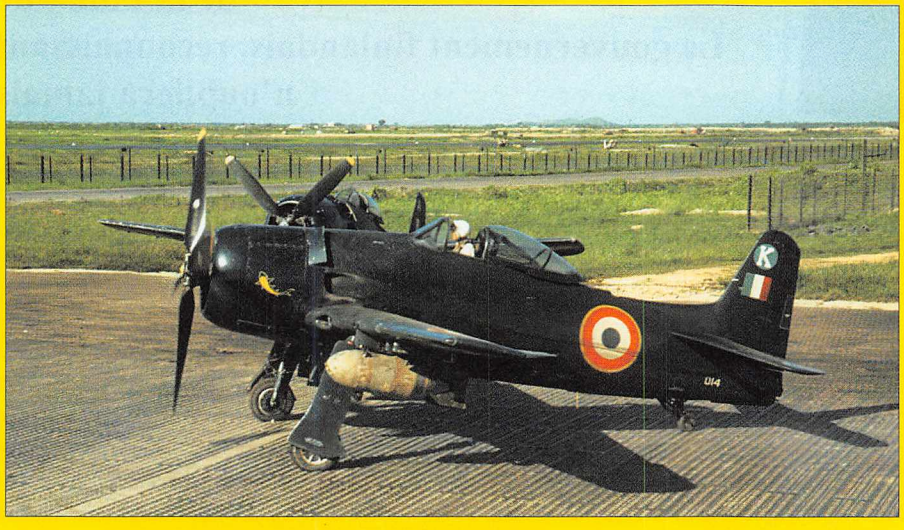


Les remerciements de l'auteur vont tout particulièrement au journaliste et historien Jean-Marie Doucet dont l'analyse du bombardement de Huy dans *Les annales du Cercle hutois des Sciences et Beaux-arts*, tome 37 de 1983, constitue un modèle de reconstruction historique claire et précise.

REÇU 5 SUR 5

Bearcat (suite)

De R. Chauwin, ancien pilote du GC 2/22 *Languedoc*, ces deux superbes clichés en couleur qu'il a pris lui-même en Indochine. Avec tous nos remerciements.



Retombées radio-actives

L'étude sur les bombardements atomiques du Japon appellent de ma part quelques remarques :

1) Hiroshima n'était pas un objectif militaire, sinon il aurait été bombardé auparavant. Néanmoins, ce n'était pas un « crime de guerre » ni un « crime contre l'humanité », car chacun sait que les criminels de guerre sont toujours les vaincus... Le maréchal Montgomery l'avait bien compris qui déclarait après le procès de Nuremberg : « *S'il y a une nouvelle guerre et que nous sommes vaincus, je sais maintenant ce qui m'attend* ».

2) L'alibi, pour le « projet Manhattan » de devancer l'Allemagne nazie est un faux alibi. En effet, Hitler avait formellement interdit les recherches sur la bombe atomique et les services secrets américains ne pouvaient pas ignorer cette décision. Sources : le premier volume des mémoires de Speer, ministre de l'Armement, qui ne cacha pas qu'il avait blâmé cette décision; voir aussi Otto Skorzeny, *La guerre inconnue*, Paris 1975, chapitre 3 « *Pourquoi Hitler ne fit pas fabriquer la bombe atomique ?*

3) Le prétexte d'économiser plusieurs millions de vies humaines tant américaines que japonaises est aussi un faux prétexte. Plusieurs semaines avant le lancement de la première bombe atomique, le gouvernement japonais, à la demande expresse du Mikado, avait, par l'intermédiaires de pays neutes, fait demander au gouvernement américain ses conditions de paix. Hiroshima et Nagasaki furent donc des crimes inutiles, mais les savants du « projet Manhattan » et Truman désiraient sans doute réaliser une expérience *in vivo*.

Sans doute ne ferez-vous pas état de ces remarques qui contredisent l'histoire officielle américaine, mais il fallait que ce fût dit.

J. Duplessy (Fontaine-Simon, Eure-et-Loir)

Dans le ciel de Trieste

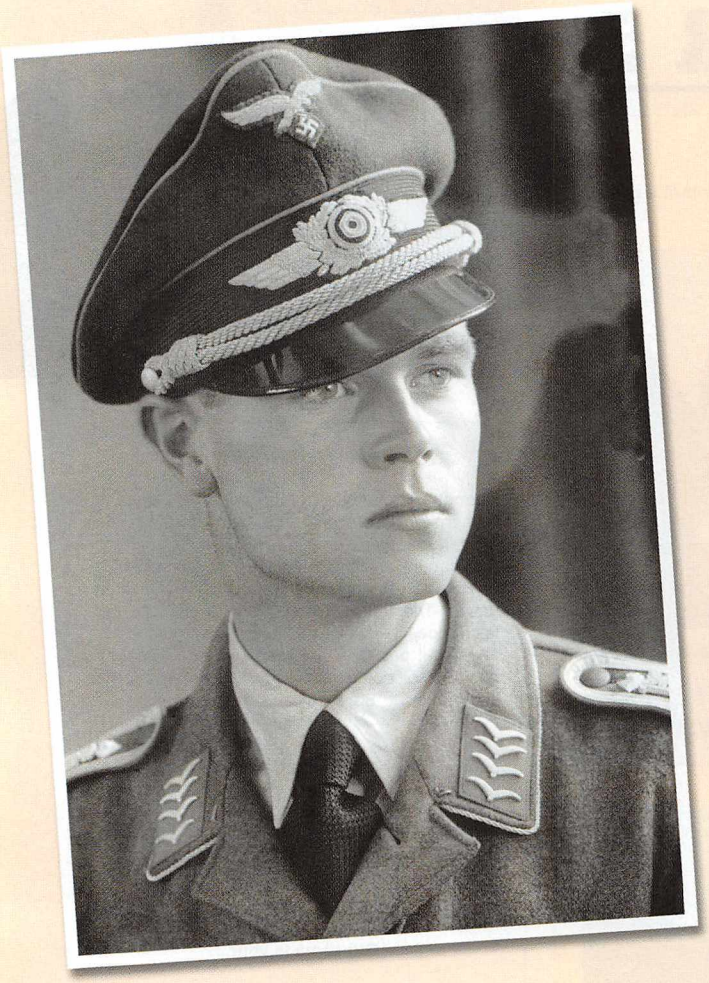
Permettez-moi cette petite remarque : dans le numéro 44 d'Aéro-Journal, en dernière de couverture on présente le SPAD XIII du *Capitano* Constantini, avec la précision : « Trieste, août 1918 ». On pourrait supposer que l'avion était basé à Trieste. Or, Trieste ne sera occupée par les troupes italiennes que début novembre 1918. N'aurait-il pas fallu préciser « ciel de Trieste » quoiqu'il soit douteux que la 91ª *Squadriglia* (celle de Francesco Baracca) ait opéré au-dessus de cette ville.
Merci de votre prise de position, compliments pour votre superbe revue et cordiales salutations de Suisse.

Maurice Paronitti (courriel)

Qui sème le vent...

Ouf ! Avec ce numéro d'Aéro-Journal sur les deux bombardements atomiques sur le Japon, nous avons échappé aux sempiternelles culpabilisations de l'Occident (surtout américain) pour cet acte de « barbarie ». Merci. Et ceci grâce, pour une fois, à une étude comparative impartiale des résultats obtenus par bombardement classique et bombardement atomique... Bien sûr, l'atome s'avère sans équivalent pour la rapidité d'exécution de la mission : un simple aller-retour de quelques avions et une seule bombe qui « travaille » en une fraction de seconde contre un aller-retour de centaines d'avions, de milliers de bombes et une durée de bombardement de plusieurs heures. Est-ce cela qui est choquant ? Faut-il, pour faire une guerre, et la gagner, toujours posséder des moyens colossaux, faire durer la « chose » et faire tuer nos propres troupes pour un résultat qui, somme toute, n'en sera pas moins cruel, surtout du côté du vainqueur, qui estimera toujours que le prix payé est trop élevé. Autant que ce soit l'ennemi qui paye, surtout quand cet ennemi est déloyal au point d'attaquer sans déclaration de guerre, de massacrer ses prisonniers de guerre, de « rafler » des femmes honnêtes dans les pays occupés et les faire servir dans les bordels militaires, de pratiquer toutes sortes d'expériences dites scientifiques, y compris la vivisection, sur des prisonniers considérés comme sous-hommes...
Par ces deux bombes atomiques, et leurs effets dans le temps, le Japon a-t-il eu rémission de ses « péchés »?
Il faut également admettre, mais cela est difficile pour les esprits orientés, que ces deux bombes ont tellement marqué les esprits que depuis 1945, le Monde n'a plus connu de catastrophe telle celle qu'il en a connue entre 1937 (invasion de la Chine par le Japon) et 1945.
Ces reflexions ne valent pas plus que quelques idées et ne se veulent aucunement « intellectuelles ».

J-C. Mermet (Forcalquier, Alpes-de-Haute-Provence)



FRANZ-JOS
Défenseur

Ce jeune aviateur allemand n'aurait jamais pensé qu'en se battant pour son pays, il contribuerait ainsi à assurer l'indépendance de la Finlande. Le gouvernement finlandais, reconnaissant, n'oubliera jamais.

Hans-Werner Neulen

Lors de son adolescence, Franz-Joseph Schoppe n'aurait jamais pu envisager de jouer un rôle important dans la défense de l'indépendance finlandaise au cours de la Seconde Guerre mondiale puisque aucun membre de sa famille n'avait de lien avec le nord de l'Europe. Il naquit en effet le 10 mars 1921 à Albaxen (près de Höxter), sur les rives de la Weser, comme fils d'un recteur d'école. A Höxter, il suivit les cours du lycée König Wilhelm et, comme passe-temps, il se révéla comme spécialiste de la construction de modèles volants bien qu'il ne fût guère intéressé par le vol à voile. Peu avant de passer son *Abitur* (bac), il postula volontairement en 1939 pour la Luftwaffe, cette décision lui permettant d'obtenir l'arme de son choix.

« ANTICONSTITUTIONNELLEMENT »

Il fut ainsi appelé sous les drapeaux en janvier 1940. Il allait connaître divers aérodromes : Insterburg (Prusse Orientale), Graudenz, Thorn et Elbing. C'est sur ce dernier aérodrome qu'il passa ses tests médicaux. Il fut enfermé dans un caisson étanche et dut prononcer à plusieurs reprises le mot le plus long de la langue allemande : *Donaudampfschifffahrtgesellschaftskapitän* (capitaine de la compagnie des navires à vapeur du Danube). La pression de l'air était progressivement modifiée tandis qu'un médecin notait ses réactions et ses paroles. Ayant passé ces examens avec succès, le jeune homme fut accepté dans le personnel volant et du 1er juillet 1940 au 28 février 1941, fut à la LKS 4 (école de guerre de l'aviation) à Fürstenfeldbruck (près de Munich) où il put suivre concomitamment tant les enseignements prodigués dans les écoles A/B que ceux des stages d'officiers. Mais, contrairement à bien de ses camarades, Franz-Joseph n'avait pas la vue braquée sur la chasse. L'arme des bombardiers en piqué le fascinait bien plus et, le 1er mars 1941, il passa à la *Stukaschule* autrichienne de Graz (Steiermark). L'entraînement y était très sévère et, lors des exercices de piqué, l'instructeur pouvait vérifier dans son rétroviseur les réactions de son élève. Si le moniteur avait des doutes quant aux capacités des postulants, ces derniers devaient quitter l'école pour passer aux *Zerstörer* (Bf 110) ou à la reconnaissance.

Le 21 juin 1941, notre *Oberfähnrich* âgé alors de vingt ans passe à la *Bordfunkerschule* de Königgrätz puis au *Stuka-Ergänzungsgruppe* de Würzburg. Il s'y entraînera à larguer des bombes en ciment sur diverses cibles.

LA *MURMANBAHN*

Le 13 septembre 1941, notre jeune pilote reçoit l'ordre de gagner le IV.(St.)/LG 1 alors basé en Norvège. Mais c'est à Rovaniemi (Finlande) qu'est installée la 11. *Staffel*. Ce groupe de Ju 87, commandé par le *Hauptmann* Arnulf Blasig, est en effet réparti entre Kirkenes, Rovaniemi et Kiestinki pour attaquer le port soviétique de Mourmansk, la *Murmanbahn* (voie de communication primordiale vers ce port), les concentrations de troupes de l'armée Rouge, ses dépôts, etc. À la fin de 1941, Schoppe effectue ses premiers vols de guerre contre la *Murmanbahn*. La température tombe à -25°/-35° et les moteurs des Ju 87 doivent être réchauffés en y pulsant de l'air

EPH SCHOPPE
de la Finlande

Ci-dessus : le port de Mourmansk depuis 2 000 m d'altitude. Une vue qui deviendra vite familière aux pilotes de Ju 87.

Ci-contre : Schoppe (à droite) et son radio-mitrailleur, l'*Unteroffizier* Karl Hammel à Nautsi.

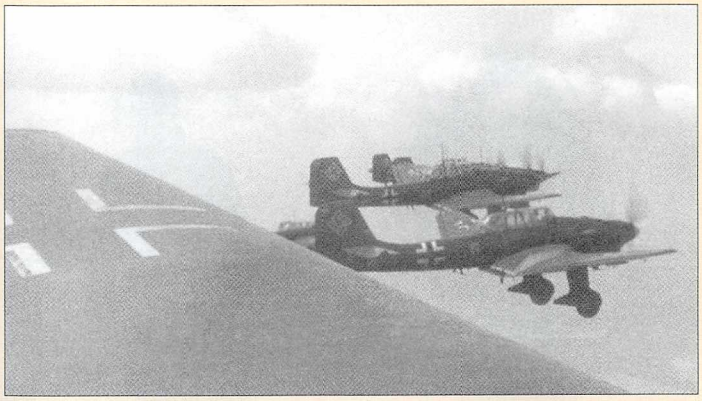
chaud durant parfois quatre heures. Le 27 janvier 1942, le IV./LG 1 devient I./St.G. 5 mais cela ne modifie en rien ses missions pas plus que sa subordination à la *Luftflotte* 5.

Promu *Leutnant* en date du 1er novembre 1941, Franz-Joseph Schoppe connaît deux aventures au printemps de 1942. En mars, son Ju 87 L1+KV est atteint par des éclats de DCA et il doit le poser en catastrophe dans un espace enneigé près de Kemijärvi. De nos jours, l'ex-pilote s'étonne toujours de la précision des tirs antiaériens soviétiques : « *Ils pouvaient drôlement bien tirer !* » Un mois plus tard, il manque à nouveau de périr mais, cette fois, en partie du fait de son radio-mitrailleur, l'*Unteroffizier* Karl Hammel. Le 25 avril, le Ju 87 est en effet attaqué par un 'Rata'. Le tir défensif touche l'adversaire mais endommage également le Stuka. Selon le pilote : « *Ce jour-là, mon moteur avait été endommagé par un éclat d'obus de DCA et un chasseur nous poursuivit. Je donnai l'ordre à mon radio de larguer la partie arrière de la verrière mais il put abattre le 'Rata' malgré mes nombreuses manœuvres évasives. Je pus peu après me poser sans grand mal à Petsamo mais ma carlingue était criblée d'impacts… également imputable à mon coéquipier.* »

Pendant un temps, Schoppe se trouve à Alakurtti d'où il va effectuer diverses missions sur la gare de marchandises de Kandalakscha (presqu'île de Kola) et contre cette fameuse *Murmanbahn*, voie vitale reliant Leningrad à Mourmansk (elle a été construite lors de la Première Guerre mondiale par des prisonniers allemands avec de lourdes pertes dans leurs rangs). Il détruit ainsi plusieurs trains de ravitaillement ou de transport de troupes.

Ci-contre : retour houleux pour Schoppe le 24 avril 1942 quand son mitrailleur manquera d'abattre son propre avion !

Ci-dessous : une attaque contre des navires de ravitaillement soviétiques à proximité de la presqu'île des Pêcheurs.
(Toutes les photos proviennent de l'album personnel de F-J. Schoppe)



Ci-contre : un rare moment de détente entre deux missions. Hammel (à gauche) et Schoppe partagent une coupe de ce qui semble bien être du champagne.

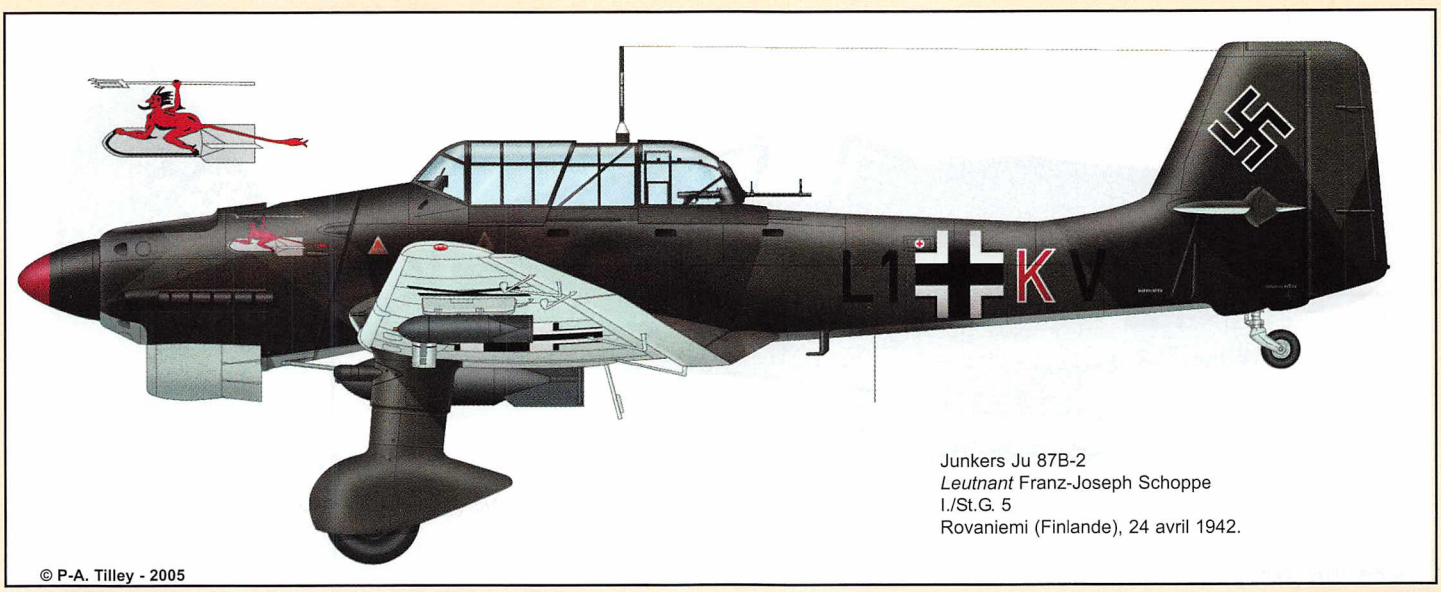
Ci-dessus : en route pour de nouvelles aventures !

Transformation sur Fw 190

D'Alakurti, notre *Stukaflieger* gagne Kirkenes (dans le nord de la Norvège). Outre Mourmansk, les aviateurs allemands se doivent d'attaquer le trafic maritime allié apportant du ravitaillement et du matériel à l'allié soviétique. Également à Murmachi, les Ju 87 du I./St.G. 5 sont chargés de bombes de 250 ou de 500 kg. Lors d'une attaque de ce type (il doit s'agir du PQ 16 combattu en mai 1942), Schoppe coule un navire alors que le convoi maritime est protégé par pas moins de cinq destroyers, quatre corvettes, un démineur, deux sous-marins et un navire de DCA. L'altitude de l'attaque est de 3 000/3 500 mètres et le piqué a lieu jusqu'à 1 000 mètres, altitude où la bombe est larguée et où le Stuka effectue sa ressource. À ce moment, les flots apparaissent comme une substance laiteuse. Les altimètres et autres instruments doivent donc être réglés avec la plus extrême précision par crainte de voir le pilote redresser trop tard et percuter les flots. Franz-Joseph réussit à mettre un coup en plein milieu d'un navire de défense antiaérienne. Un de ses camarades confirme l'impact et la désintégration du bâtiment qui se coupe en deux avant que les deux parties ne coulent. Les Ju 87 du I./St.G. 5 étaient appuyés pour ce type d'attaques par des Ju 88 de la KG 30 et des He 111 de la KG 26.

À la fin de 1942, mais pour peu de temps, le I./St.G. 5 se porte sur le territoire soviétique (Dno, Idritza) et en Baltique (Pleskau). Notre pilote est alors promu chef de l'escadrille d'entraînement (*Ergänzungsstaffel*) de son groupe. De Dno, il effectue sa 100e mission de guerre. Au printemps de 1943, retour en Finlande à Nautsi. Schoppe n'effectue à cette époque que des vols de guerre sur les installations portuaires de Mourmansk, la presqu'île de Kola et celle des Pêcheurs. A-t-il eu peur lors de ces opérations ? Non ! « *Seulement une sensation comique dans le ventre.* » Mais, quand ses camarades sont de plus en plus nombreux à tomber lors des derniers mois de guerre, il se demande : « *Et, toi, où es-tu donc dans cette file ?* » Mais il ne peut bien sûr communiquer ses pensées à ses frères d'arme…

À l'été de 1943, le I./St.G. 5 abandonne ses Ju 87 pour être entraîné sur Fw 190F-8 à Pori. Cet appareil vat fort bien convenir à notre pilote. L'unité est également restructurée. Ainsi, le I./St.G. 5 devient I./SG 5 et Schoppe est promu *Adjutant* du *Kommandeur*, le *Hauptmann* Schröter. Quelques mois plus tard, la fameuse 14.(Jabo)/JG 5 (*Oberleutnant* Karl Koch) quitte Kemi pour Imola et est incluse dans le nouveau Gruppe. Koch (qui a succédé au célèbre *Hauptmann* Friedrich-Wilhelm Strakeljahn) est porté disparu le 23 juin 1943 et son successeur, l'*Oberleutnant* Richard Hamann, est lui-même tué dans un crash imputable à un ennui de moteur. Le 1er janvier 1944, le tout nouvel *Oberleutnant* Schoppe prend alors la tête de l'ex-14./JG 5 devenue 1./SG 5.



Junkers Ju 87B-2
Leutnant Franz-Joseph Schoppe
I./St.G. 5
Rovaniemi (Finlande), 24 avril 1942.

© P-A. Tilley - 2005

Schoppe célèbre sa 100e mission de guerre à Dno au cours de l'hiver 42/43. Les équipages de *Stuka* parvenant à accomplir 100 sorties n'étaient pas aussi nombreux qu'on le pense.

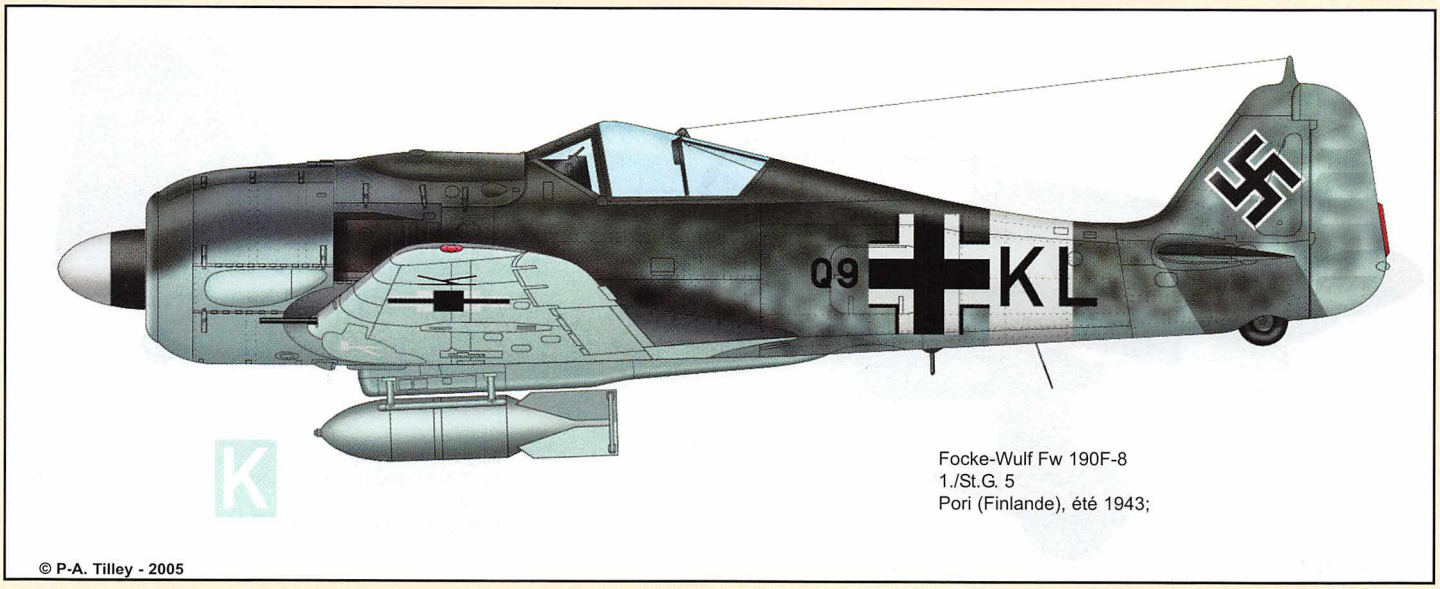
La défense de la Finlande

La période courant de juin à août 1944 est vitale pour le destin de la nation finlandaise. Le 9 juin, les troupes soviétiques lancent une offensive d'envergure visant à capturer Helsinki. Face aux 75 000 soldats finlandais, l'armée Rouge engage dans la langue de terre de Carélie pas moins de 260 000 hommes et les 116 appareils de la Suomen Ilmavoimat vont se retrouver confrontés à 1 547 avions arborant une étoile rouge… Après avoir obtenu la rupture de la Ligne Mannerheim, l'armée Rouge s'approche de Viipuri (Vyborg). Le maréchal Mannerheim rencontre le 12 juin le général allemand Waldemar Erfurth, attaché auprès de l'armée finlandaise, et lui demande un appui d'urgence comprenant pièces d'artillerie en tous genres, canons d'assaut et un détachement aérien. Ce dernier est constitué par la *Gefechtsverband* Kuhlmey [1], menée par l'*Oberst* Kurt Kuhlmey, un des grands noms de la *Schlacht* allemande, un vétéran arborant la Croix de Chevalier avec feuilles de chêne . La formation de combat Kuhlmann rassemble les I./SG 3, 4. et 5./JG 54, 1./NAGr. 5 ainsi que la 1./SG 5. Ces éléments épars sont très vite assemblés puis dirigés sur Imola. Leur arrivée fait sensation. Selon les témoins finlandais : « *De chaque avion surgit le pilote mais également un mécanicien qui avait fait le voyage dans la carlingue. Ils sautèrent à terre et examinèrent très vite l'appareil. En fort peu de temps, l'avion était en état, chargé de bombes et prêt à combattre. C'était là de fameux types.* » Schoppe se souvient avoir été reçu à bras ouverts par les Finlandais. Cette attitude contrastait avec celle toute réservée et fort froide de la population norvégienne occupée depuis 1940.

Avant même de combattre, la 1./G 5 perd quelques appareils. Le 23 juin, un Fw 190 est endommagé à l'atterrissage, un autre prend feu en se posant et deux chasseurs sont victimes de pannes mécaniques. Les Soviétiques poussent vers la ville de Lappenranta, désirant rompre la ligne défensive entre Tali et Ihantala longue de huit kilomètres et située entre deux lacs. D'importantes forces blindées doivent exploiter cette percée. Face à cette masse de chars, les Ju 87 du I./St.G. 3 et les Fw 190 F-8 de la 1./SG 5 sont engagés, chaque équipage volant de huit à dix fois par jour (opérant en *Rotte* de deux appareils ou en *Schwarm* de quatre). Jusqu'à quinze kilomètres dans les lignes ennemies, la fumée des chars soviétiques en feu prouve l'efficacité des actions allemandes. Des colonnes entières sont ainsi dispersées ou détruites. Et même lorsqu'un coup au but n'est pas possible, les bombes de 250 kg peuvent mettre en feu les réservoirs de carburant des véhicules. Les projectiles sont de type OV (*ohne Verzögerung*, à explosion immédiate) ou MV (à retardement). Pour les attaques avec les OV, il ne faut pas voler plus bas que cinq cents mètres, vu la réactivité de la DCA soviétique. Les pertes matérielles et humaines de la 1./SG 5 sont élevées mais ne modifient guère son efficacité – même si les renforts sont rares. L'aviation finlandaise combat de même avec ténacité mais ses bombardiers doivent passer aux actions nocturnes vu la supériorité soviétique pendant la journée. Lorsqu'il faut néanmoins bombarder de jour, les Fw 190F-8 de Schoppe assurent les escortes des Ju 88 de la LeR 4 après que les bombes des monomoteurs ont été elles-mêmes larguées.

Les Soviétiques ripostent avec vigueur. Ainsi, le soir du 2 juillet, l'aérodrome d'Imola est bombardé puis « strafé », quatre Ju 87 ainsi que cinq Fw 190 de la *Gefechtsverband* Kuhlmey étant détruits. De plus, le commandement soviétique lance des attaques dans d'autres secteurs. Le 4 juillet, l'armée Rouge tente de débarquer dans la baie de Viipuri avec divers navires. Le groupe de Kuhlmann met fin à cette tenta-

[1] L'historique de la *Gefechtsverband* Kuhlmey a été publié dans Aéro-Journal n° 16.



Focke-Wulf Fw 190F-8
1./St.G. 5
Pori (Finlande), été 1943;

© P-A. Tilley - 2005

Comme tous les groupes de *Stuka*, le I./St.G. 5 abandonne ses Ju 87 pour des Fw 190 et devient par la même occasion le I./SG 5.
Ici, à Pori au cours de l'été 1943, des Fw 190F-8 de la 1. *Staffel*.

tive d'invasion. Le 8 juillet, quatre Fw 190F-8 de la 1./SG 5 attaquent des barges de débarquement et en coulent deux. Lors de cette mission, les Allemands sont protégés par huit Bf 109 de la HLeLv 24 menés par le lieutenant Kyösti Karhila, un as de l'aviation finlandaise. Après guerre, Schoppe et Karhila se lieront d'amitié.

Le 10 juillet, les troupes soviétiques traversent le Vuoski dans le secteur de Äyräpää et créent une tête de pont qui devient tout naturellement l'objectif de l'aviation germano-finlandaise. La crise au sein du *Heeregsruppe Nord*, aggravée par l'effondrement du *Heresgruppe Mitte*, pousse au retrait de Finlande d'une grande partie de la *Gefechtsverband* Kuhlmey entre les 15 et 23 juillet. La 1./SG 5 de l'*Oberleutnant* Schoppe demeure ainsi seule à Imola avec ses huit Fw 190F-8. Le 31 juillet, les *Jabos* détruisent neuf appareils soviétiques sur l'aérodrome de Heinjoki. Mais les opérations couronnées de succès contre la tête de pont près d'Äyräpää et dans le secteur Tali-Ihantala se payent au prix fort. Le 4 août, un Fw 190 s'écrase près d'Äyräpää mais son pilote peut sauter. Le lendemain, un autre Fw 190 est frappé de plein fouet près d'Ihantala par la DCA ennemie. Schoppe se réserve les missions les plus dangereuses en se faisant accompagner par des vétérans de l'ex-14./JG 5 comme les *Feldwebel* Wittmann, *Unteroffizier* Gerndt et *Unteroffizier* Türk. Les Finlandais sont bien conscients du fait que les Allemands s'engagent à fond dans des opérations vitales en protection de leur pays. Dès le 5 août, le genéral Carl Fritjof Lundquist (commandant en chef de la Suomen Ilmavoimat) remet à Schoppe la croix finlandaise de la Liberté de 4e classe.

Avec la KG 200

Le lendemain, la 1./SG 5 quitte Imola pour Utti et rejoint le reste du I./SG 5. Tout le Gruppe effectue des opérations jusqu'au 12 août contre l'aérodrome de Lavansaari et des navires soviétiques navigant au large de la Finlande. Puis le I./SG 5 gagne Smilten, au sud-ouest de Dorpat (Estonie). La *Gefechtsverband* Kuhlmey a accompli sa tâche en arrêtant l'offensive soviétique. De là, Franz-Joseph et ses hommes combattent en défensive dans le secteur de Leningrad. Le bruit court que l'escadrille va être entraînée sur Me 262. Mais tel ne sera pas le cas. Bien au contraire, le I./SG 5 est transféré à Rahmel près de Danzig. L'unité y reçoit des Fw 190 flambant neufs avec des viseurs Zeiss-Ikon. Les avions possèdent une roulette de queue surélevée permettant à l'appareil d'emporter une torpille de 500 kg qui ne raclera pas le sol. Des exercices de largage de torpille ont lieu en visant une épave gisant en Baltique. Peu après, notre *Staffel* gagne Stubbendorf près de Cracovie où les pilotes s'entraînent aux vols de nuit et au PSV. Cette période dure deux semaines et l'on vole surtout sur Ar 66. À cette époque, nouvelle redénomination : le I./SG 5 est redésigné III./KG 200 et entre ainsi dans « l' escadre secrète » commandée par l'*Oberst* Werner Baumbach.

Le carrousel des déplacements continue lorsque Franz-Joseph arrive à Berlin-Staaken. Il se perfectionne en PSV et voit sa verrière recouverte pour lui éviter de jeter des regards au-dehors. De Staaken, notre pilote va également mener des missions de *Jabo* contre les forces ennemies progressant vers la capitale du Reich. À ce moment, le jeune lieutenant de 24 ans comprend que la guerre est perdue. Mais la Luftwaffe veut encore lancer un grand coup et, avec son unité, Schoppe rejoint Stavanger-Sola via Lübeck-Blankensee et Thirstrup (Danemark). L'escadrille doit prendre part à « l'opération Drachenhöhle » visant à la destruction de la flotte britannique

Utti, août 1943.
Schoppe en grande discussion avec le *Kapitän* de la 3./SG 5, l'*Oberleutnant* Erwin-Peter Diekwisch, *Ritterkreuzträger* depuis octobre 1942.

basée à Scapa Flow; cela à titre de représailles suite à la destruction de Dresde en février 1945. Des Ju 188 doivent agir en premier lieu et illuminer l'objectif, puis suivront des *Mistel* et, enfin, les Fw 190F avec un équipement R13 ou R15 leur donnant leur surnom de Fw 190 BT (bombardiers torpilleurs). Le problème était de savoir si les appareils auraient du carburant en quantité suffisante pour revenir. Très optimistes, certains hauts gradés signalent que, sur le chemin du retour, on disséminera des navires de sauvetage… Nous ne savons toujours pas pourquoi cette opération (qui voit pourtant une très longue préparation de Schoppe et de ses hommes) ne sera jamais lancée [2]. Une attaque surprise de P-38 sur Sola, action qui cause la destruction de plusieurs *Mistel*, asséne le coup fatal à ce projet. Par contre, les Fw 190 BT bien camouflés ne sont pas atteints.

Le III./KG 200 s'en revient à Blankensee. La trentaine de Fw 190 opére sans relâche contre les forces soviétiques en plein progression, cela pour soulager leurs troupes au sol. Mais Lübeck étant régulièrement visé par l'aviation adverse, il faut déménager à Eggebeck (Schleswig-Holstein). Les opérations aux alentours de Berlin sont très coûteuses puisque l'on estime que onze membres du III./KG 200 sont perdus entre les 5 et 24 avril. Les opérations ont lieu en *Rotte*, *Schwarm* et même *Staffel* et visent les troupes adverses à l'est de la capitale. Dans la ville elle-même ou à proximité, on ne peut attaquer vu le caractère très fluctuant de la ligne de front. Des opérations de ravitaillement des troupes encerclées ont également lieu, chaque avion emportant un conteneur sous le ventre (contenant des *Panzerfäuste*, du Schoka-Kola ou des cigarettes). Les machines décollent isolément à vingt minutes d'intervalle et abordent à basse altitude l'axe est-ouest de la capitale. C'est dans une opération de ce type le 1er mai 1945 que le *Kommandeur* du *Gruppe*, le célèbre *Major* Helmut Viedebantt, perd la vie lorsque le parachute de son conteneur s'ouvre prématurément. *Ritterkreuzträger* depuis 1942, il était un vétéran des *Zerstörer* et fut même celui qui testa le Fw 190F-8/U3 porteur d'une torpille. Il apparaît très vite que le conteneur était affecté d'un vice de construction.

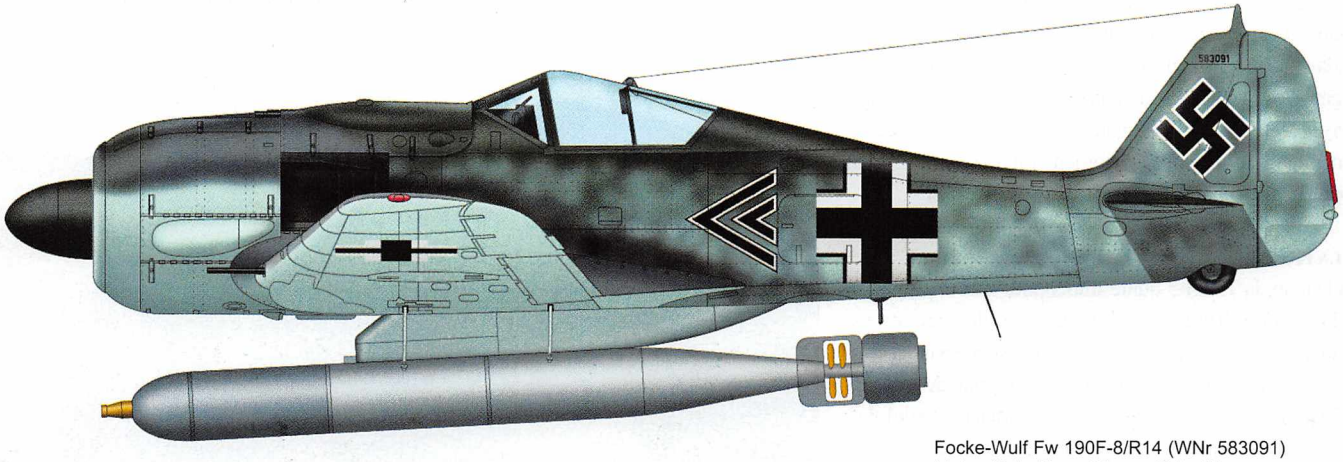
Schoppe (qui arbore la *Deutsche Kreuz im Gold* depuis le début de l'année 1945 et qui est le *Staffelkapitän* le plus ancien de l'unité) prend alors la tête du *Gruppe*. À Flensburg, en sa qualité de *Kommandeur*, il reçoit le message suivant : « *Le Führer est mort. La guerre continue sous le commandement du grand amiral Dönitz. Le Gruppe doit gagner Stavanger-Sola* ». Plusieurs unités éparses se retrouvent sur cet aérodrome, y compris la 8./KG 76 avec ses Ar 234. La finalité de cet ordre pose bien des questions. Désirait-on placer les appareils en sécurité ? Ou bien voulait-on préparer une opération de la dernière heure ? À moins que Dönitz tablait sur une opération conjointe avec les Anglo-Saxons contre les forces soviétiques ?

Le vol du III./KG 200 vers le sud de la Norvège est interrompu sur le Danemark vu le très mauvais temps. Le *Kommandeur* donne alors l'ordre de revenir à Eggebeck mais Schoppe connaît une expérience éprouvante lorsque un *Major* allemand saoul commandant une batterie de *Flak* avec servants hongrois donne l'ordre de tirer sur son Fw 190. Heureusement, le jeune officier s'en sort sans mal. Peu après, il sera capturé par les forces britanniques mais sera libéré à peine six semaines plus tard en se faisant passer pour travailleur agricole.

Les Finlandais n'ont jamais oublié

Franz-Joseph Schoppe a accompli 262 missions de guerre. Il a été abattu à deux reprises et a dû effectuer un atterrissage en urgence. Il a obtenu diverses décorations (outre les EK II et I ainsi que la DKiG, la coupe d'Honneur, les trois barrettes pour vols de guerre, une décoration finlandaise, etc.). Il ne sera pas oublié par un gouvernement finlandais reconnaissant. De nos jours encore, les Finlandais honorent les courageux aviateurs de la *Gefechtsverband* Kuhlmey qui, volant intensivement au péril de leur vie, repoussèrent les assauts des troupes soviétiques empêchant ainsi de voir la Finlande devenir une démocratie populaire comme tant d'autres, humainement et économiquement décimées par Staline et ses successeurs (avec l'assentiment des démocraties occidentales). Cinquante années après la fin officielle des engagements du groupe de combat Kuhlmey (23 juillet 1944), Franz-Joseph Schoppe et deux de ses camarades de l'époque furent invités par le gouvernement d'Helsinki à se rendre à Imola pour y recevoir, au cours d'une cérémonie officielle, la Croix d'honneur de l'aviation finlandaise.

[2] La réponse figure dans Aéro-Journal n° 8 (NDLR).



Reconstitution à partir de documents écrits.

Focke-Wulf Fw 190F-8/R14 (WNr 583091)
Unteroffizier Hans-Werner Schmidt
9./KG 200
Avion détruit (pilote †) à Dimbersen le 05.04.45.

© P-A. Tilley - 2005

T-6 CONTRE U-BOOTE

Qui ne connaît pas le North American AT-6 ? Un avion d'entraînement particulièrement réussi, qui a formé des générations de pilotes militaires sur tous les continents. Mais le Texan n'a pas été qu'un avion d'entraînement. Il a aussi participé à des opérations militaires pendant la guerre et l'un d'entre eux a même failli couler un sous-marin allemand.

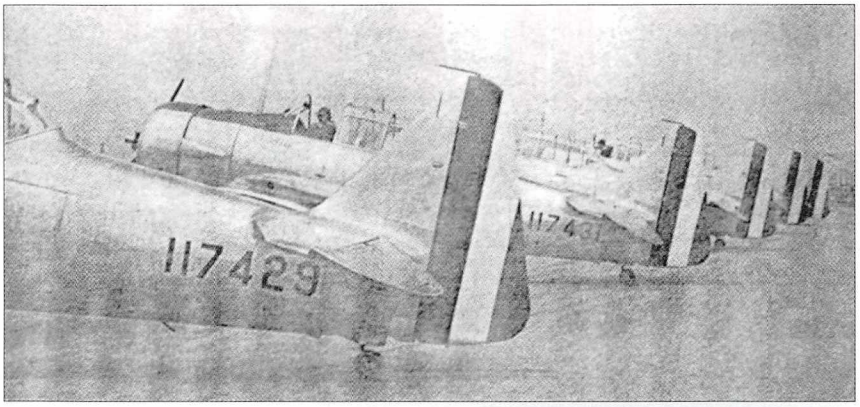
Santiago A. Flores

Le Mexique n'a pas été trop courtisé par les puissances de l'Axe à cause de sa prise de position contre l'intervention italienne en Éthiopie et de son soutien à la cause républicaine pendant la guerre d'Espagne (un gouvernement espagnol en exil existera au Mexique jusqu'en 1975). Une autre raison tient dans le fait que le gouvernement du général Manuel Avila Camacho a fait saisir neuf navires italiens et trois allemands mouillant dans les ports mexicains; réquisitionnés par la marine marchande mexicaine, certains – ô cruelle ironie du sort ! – seront coulés par des *U-Boote* allemands.

Le Mexique entre en guerre

Après l'attaque de Pearl Harbor, le Mexique, comme un certain nombre de pays latino-américains, rompt ses relations diplomatiques avec l'Allemagne, l'Italie et le Japon. La menace d'une invasion japonaise incite le gouvernement à mobiliser les unités de la Fuerza Aérea Mexicana (FAM) pour surveiller la côte ouest et notamment la péninsule de Baja California. La force aérienne est alors organisée en deux régiments aériens, chacun composé de trois escadrons. Leur principal équipement consiste en des Vought V-99 Corsair, quelques Vought O2U-2M, des

Le *Tenente P.A.* Fernando Hernandez Vega du 3° *Escuadron*. Par la suite, il ira combattre sur P-47 dans le Pacifique.



Deux coupures de presse de l'époque montrant les premiers AT-6B livrés à la Fuerza Aérea Mexicana en juin 1942. Ci-dessus, sur la base de San Antonio et ci-dessous, peu après leur arrivée à Tuxpan (les cocardes de fuselage et le camouflage ont fait leur apparition). Debout, au centre, probablement le *Commandante P.A.* Luis Noriega Medrano. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Azcarate Corsario (O2U-4A) construits sur place et des Consolidated Model 21-M. Le 1er régiment est envoyé à Baja, tandis que le 2e demeure à Mexico.

Peu de temps plus tard, un Corsair (ou un Corsario) piloté par le *Tenente* Leopoldo Maza repère et attaque à la mitrailleuse ce qu'il pense être un sous-marin japonais à 30 milles au large de Sinaloa; le sous-marin s'échappe sans dégâts.

Le 10 avril 1942, le pétrolier *Tamaupilas*, appartenant à la compagnie mexicaine Pemex, mais battant pavillon américain, est coulé par le U-522, entraînant dans la mort trois membres de son équipages américain.

Le 13 mai, un autre pétrolier, le *Potrero de Llano*, celui-ci sous pavillon et avec un équipage mexicains, est envoyé par le fond par le U-564, quatorze membres de l'équipage périssant dans le naufrage. Une semaine plus tard, c'est au tour du *Faja de Oro*, d'un des pétroliers confisqués aux Italiens, de sombrer avec dix de ses hommes après l'attaque du U-106. La Pemex perd un second pétrolier, le *Cacalilao* qui coule avec quatre hommes le 31 mai.

N'ayant reçu aucune excuse du gouvernement allemand, le 28 mai 1942, le Mexique déclare officiellement la guerre à l'Allemagne.

El ideal de un piloto es entrar en combate, servir a su patria, conquistar el espacio. Ya ha pasado las horas angustiosas de las clases, de los exámenes, del vuelo final. Ahora, la escuadrilla, en disposición de combate. Antes de partir, el instructor señala a cada uno su zona de vuelo. Ojo atento, listos a la primera instrucción del comandante. Un error y no sólo perecerá el que lo cometa, sino sus compañeros.

Les Texan arrivent

La première mention de l'achat d'avions d'entraînement de type AT-6 Texan apparaît dans la presse le 15 mai avec la publication d'un article indiquant que le général Roberto Fierro Villalobos, alors chef d'état-major de la FAM, s'est rendu aux États-Unis pour acquérir 25 avions et 56 moteurs d'avion.

Le 30 mai 1942, un ordre urgent envoie à San Antonio (Texas) six pilotes triés sur le volet pour prendre livraison de six AT-6B Texan. Ce petit groupe est placé sous les ordres du *Commandante P.A.* Luis Noriega Medrano. Âgé alors de 38 ans, Noriega est sorti de l'école d'aviation militaire en 1929. Il a combattu contre les forces rebelles lors du soulèvement d'Escobar dans l'état de Puebla. Engagé en 1938 pour mâter la rébellion fomentée par le général Cedillo dans l'état de San Luis Potosi, il pilote des V-99 et des Model 21-M au sein de l'*Escuadron Mixto*. En 1942, il prend le commandement du 2e régiment aérien.

Après un stage de deux semaines à San Antonio, les six pilotes décollent en direction de Mexico le 13 juin. Dans son rapport, Noriega mentionnera que les avions lui ont été remis sans aucune formalité administrative et que les pleins avaient été faits gratuitement. Les six AT-6B (41-17428 à 433) se posent sur l'aérodrome de Balbuena, Mexico, le 14 juin.

Bien qu'il s'agisse d'avions d'entraînement, ils peuvent être armés de mitrailleuses et de bombes, les râteliers pouvant accueillir cinq bombes M-5 de 15 kg ou cinq bombes à fragmentation de 10 kg. Deux autres râteliers peuvent être fixés sous les ailes pour l'emport de quatre bombes M-1 de 50 kg à la place des autres projectiles. Les appareils sont équipés d'origine de trois mitrailleuses M-2 de 7,7 mm, une sur le capot, synchronisée pour tirer à travers le disque de l'hélice, une deuxième dans l'aile droite et la troisième sur un affût mobile à l'arrière de l'habitacle. Un collimateur N-3B complète l'installation.

Au sein de la FAM, ils sont immatriculés de P-75 à P-80 (le « P » signifiant probablement *Patrulla* - patrouille - signe de leur véritable mission).

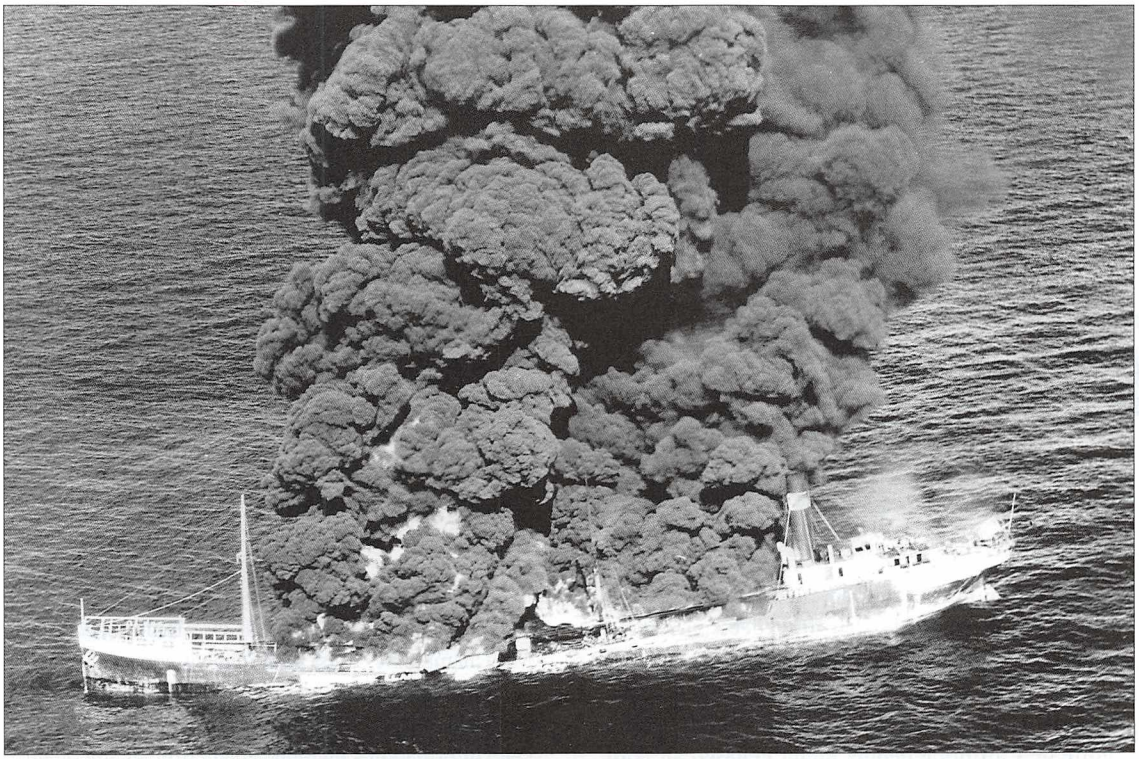
À la chasse aux sous-marins

Le 4 juillet 1942, l'ordre est donné de former une *Escuadrilla* avec les AT-6B sur le nouveau terrain de Tuxpan (état de Vera Cruz), sous les ordres du *Commandante P.A.* Luis Noriega Medrano. L'escadrille dépend de la *Region Militar del Golfo*, dont le QG est établi à Veracruz, sous le commandement du *General de Division* Anacleto Guerrero Guajardo.

À cette époque, le U-129, un Type IXC commandé par le *Kapitänleutnant* Hans Witt, qui vient de couler trois bâtiments alliés, entre dans les eaux du golfe du Mexique. Les 26 et 27 juin, il a attaqué et envoyé par le fond les pétroliers *Tuxpan* et *Las Choapas* (sept disparus) à moins de 40 milles des côtes mexicaines. Les AT-6B mènent alors leurs toutes premières patrouilles pour localiser le submersible et repérer les éventuels survivants.

Le 5 juillet 1942 se produit la première rencontre à environ 25-30 milles au nord du port de Tampico. Le *Commandante* Noriega a donné sa version des faits à la presse américaine en 1944 :

> « Alors que je me trouvais en patrouille dans les parages, j'ai reçu un message d'un hydravion civil indiquant qu'un sous-marin avait été aperçu dans le secteur. Le *Major* [sic] a décrit alors comment il a réussi à trouver le sous-marin à demi-immergé qui croisait près de la côte. Son AT-6 était armé de deux bombes de 50 kg sous les ailes. Après avoir obtenu l'autorisation d'attaquer, il a largué une première bombe qui a explosé près de la proue, puis la seconde à moins d'un mètre du kiosque. »



L'une des raisons de l'entrée en guerre du Mexique : le torpillage du pétrolier *Potrero de Llano* par le U-564 le 13 mai 1942.

Noriega donne la position du sous-marin par radio et rentre à sa base pour refaire les pleins. Il est relevé par un avion américain. Quand il retourne sur les lieux, il n'aperçoit rien d'autre « qu'une trace d'huile; le sous-marin n'est plus ». Bien que la presse s'enflamme en clamant que le sous-marin a été coulé, la large trace d'huile indique seulement qu'il a été endommagé. Un autre pilote apercevra un canot pneumatique flottant sur l'eau.

Le rapport militaire officiel reste prudent : « Le commandant de la Zone indique que tout le secteur où a eu lieu l'attaque est sous surveillance pour déterminer si celle-ci a été couronnée de succès ».

Le livre de bord du U-129 nous apprend que le submersible a effectué quatre plongées en urgence après avoir aperçu les avions. La première alerte est ainsi notée : « *Alarm vor Flugzeug nv.130o typ North American Aufgetaucht* ».

En outre, le lendemain 6 juillet à 13h45, le U-129 plonge une nouvelle fois après avoir repéré un autre Texan.

Il faut donc convenir que le U-129 n'a pas été coulé le 5 juillet 1942. En fait, il sera sabordé à Bordeaux le 18 août 1944 pour éviter sa capture, après avoir inscrit à son tableau de chasse 29 bâtiments pour un total de 143 792 tonneaux.

Le *Commandante P.A.* Luis Noriega Medrano sera par la suite nommé commandant de l'*Escuadron* 101 équipé en Beech AT-11, puis commandera la base de Veracruz. En 1947, il deviendra directeur de l'école d'aviation militaire et prendra sa retraite avec le grade de colonel en février 1949. Il s'éteindra dans sa soixante-seizième année le 18 août 1979 à Mexico.

De nouveaux Texan

L'histoire des AT-6 mexicains ne s'arrête pas là, car 31 autres, des AT-6C, sont pris en compte avant la fin de l'année 1942. L'un des convoyages est réalisé sous le commandement du *Tenente Coronel P.A.* Cardenas Rodriguez, qui s'illustrera plus tard à la tête du corps expéditionnaire mexicain aux Philippines [1].

La FAM reçoit en tout 84 Texan dans le cadre du « Prêt-et-bail », soit 6 AT-6B-NT, 31 AT-6C-NT, 6 AT-6C-5-NT, 12 AT-6C-10-NT, 10 AT-6D-NT et 19 AT-6D-1-NT.

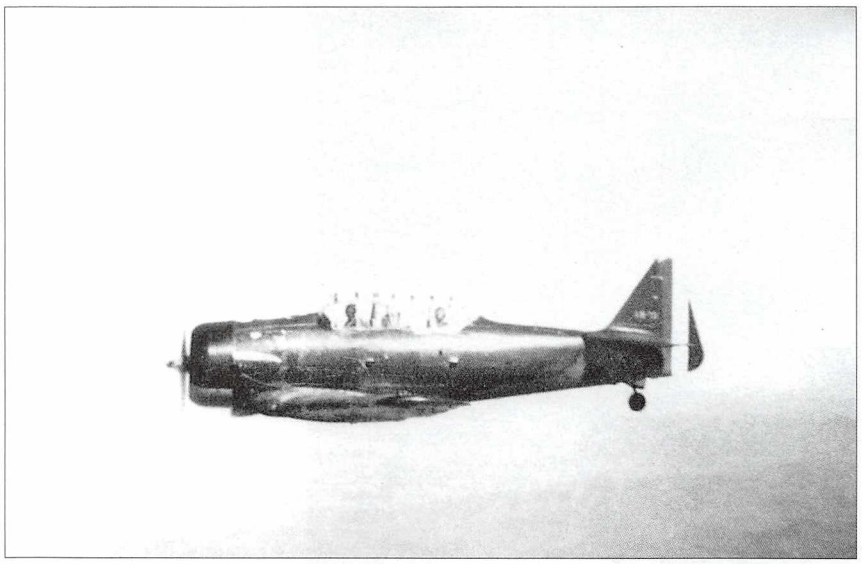
On pense que leur immatriculation est alors passée de « P » (*Patrulla*) à « B » (*Bombardero*), mais cette information n'est pas corroborée par l'étude des carnets de vol et il semble que les AT-6 aient été numérotés de P-75 à P-122. Au milieu de l'année 1943, ils sont ré-immatriculés dans la catégorie « EAN » (*Entrenador Avanzado North* - entraînement avancé North), à partir de EAN-701.

Le 25 septembre 1942, un rapport US consigne les activités de patrouille maritime des Texan mexicains :

« Ce rapport chiffre à 10 AT-6B et 8 AT-6C le nombre de North American AT-6 actuellement en compte au sein de la Fuerza Aérea Mexicana.

Des boy-scouts admirent l'un des tout premiers AT-6B arrivés sur l'aérodrome de Balbuena (Mexico) en juin 1942.

[1] Voir Aéro-Journal n° 42.



Un AT-6 à l'entraînement, probablement vers juillet 1942.

« Des patrouilles le long de la côte ouest et de la Californie méridionale sont effectuées au rythme d'une par jour par des sections de trois avions. Depuis Ensenada, les avions se dirigent vers le 28e parallèle. Les avions d'Hermosillo couvrent le golfe de Californie depuis Punta Penasco au nord jusqu'au 28e parallèle au sud. Des avions de Santa Rosalia et de La Paz couvrent le reste de la péninsule, tandis que ceux de Mazatlan couvrent l'embouchure du golfe de Californie. Dans le golfe du Mexique, les patrouilles ne sont pas régulières et sont effectuées pour accompagner les navires navigant entre les ports mexicains et américains. Les trois appareils basés à Merida effectuent une sortie quotidienne autour de la péninsule du Yucatan, s'arrêtant à Cozumel et Chetumal. »

À cette époque, la FAM dispose toujours de deux régiments aériens à trois escadrons. Ce dispositif change le 16 juin 1943 avec la création de six escadrilles indépendantes disposant de 19 North American chacun.

Une sombre affaire

Au cours du second semestre de l'année 1942, les AT-6 sont toujours à la recherche de sous-marins enemis, mais sans grande réussite jusqu'au 22 octobre. Ce jour-là, parti de Tampico, le *Tenente P.A.* Carlos Servantes, flanqué de son mitrailleur, le *Corporal* Jesus Vega, attaque ce qu'il croît être un submersible dans un bas-fonds que l'on nomme Bustos au Mexique. Un second AT-6 arrive sur le lieux, piloté par le commandant de l'*Escuadrilla* de Tampico, le *Commandante P.A.* Enrique Velasco Rojas. Se rendant compte qu'il ne s'agit pas d'un sous-marin, il s'abstient de bombarder.

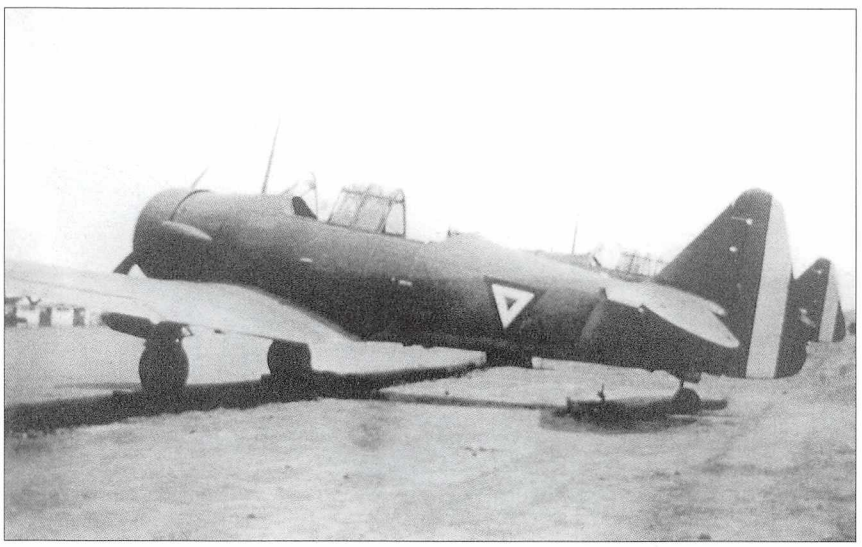
L'affaire aurait dû s'arrêter là, mais un rapport secret US accuse Velasco de sentiments pro-germaniques pour avoir refusé de bombarder le « sous-marin » :

« Commentaires. Il est tout à fait possible que le *Major* Velasco a reconnu que ledit sous-marin était peut-être quelque chose d'autre et n'a vu aucune utilité de larguer ses bombes. On sait aussi que le type de bombe dont il était armé est assez inefficace et il est possible qu'il ait considéré que les lancer était un geste inutile. En ce qui concerne l'accusation que le *Major* Velasco est pro-Nazi, l'information vient du *2nd Lieutenant* Atilo qui doit être l'informateur de Mr. Chambonne. Il est parfaitement concevable que ce jeune officier nourisse une certaine rancoeur envers le *Major*. Le fait qu'il ait volontairement passé cette information à un représentant officiel américain semble prouver qu'il cherchait à nuire au *Major* Vasco et peut-être à causer quelques troubles. »

Cet incident est répertorié en date du 22 octobre 1942, mais le carnet de vol du *Commandante* Velasco n'indique aucun vol pour cette journée, seules deux vols de protection de convois, les 18 et 21, sont mentionnés à bord du P-85.

Les doutes exprimés dans les commentaires du rapport secret US ont été corroborés bien des années plus tard, lorsque mon beau-père a découvert dans les papiers de son défunt père que celui-ci avait tenté une action en justice contre un pilote de l'escadrille qui avait touché de l'argent pour maquiller le départ de l'unité d'un de ses membres. Or, celui-ci était un proche du *Tenente* Atilo.

Deux AT-6 en alerte, bombes montées sous les ailes, probablement en 1944.



Avec les Mexicains

En date du 24 juin 1943, un autre rapport donne une appréciation des effectifs de la FAM : 78 avions militaires, dont 20 obsolètes. Il y a 11 Sikorsky d'observation et 46 AT-6. On dénombre 144 officiers et 435 sous-officiers et hommes du rang.

Fin 1943, de nouvelles unités sont mises sur pied et la FAM subit une profonde réorganisation. Elle se compose désormais de huit escadrilles actives, dont seulement deux, celles basées à Mexico, ont un effectif complet. Les six escadrilles de « patmar » sont les suivants :

– 1a *Escuadrilla* à Ensenada (Baja California)
Commandante Raul Foullon Cabrera - 3 A-24 et 4 AT-6
– 2a *Escuadrilla* à La Paz (Baja California)
Commandante Bernardo Hermoisslo Rios - 7 AT-6
– 3a *Escuadrilla* à Tamaulipas (Tempico)
Commandante Enrique Velasco Rojas - 4 AT-6
– 4a *Escuadrilla* à Veracruz (Veracruz)
Major Adolfo Delgado Sanchez - 5 AT-6
– 5a *Escuadrilla* à Merida (Yucatan)
Capitano Ignaicio Ortiz Diaz de Leon - 6 AT-6 et 2 Sikorski
– 6a *Escuadrilla* à Ixtenex (Oaxaca)
Commandante Roberto Vega Fuentes - 4 AT-6

Par la suite, les escadrilles seront renumérotées dans la série 200 (201 à 208). En juin 1944, les effectifs sont de 70 AT-6 répartis en dix escadrilles.

Un correspondant de guerre américain passe quelque temps avec la 202ª *Escuadrilla* et écrit dans son article :

« Les Mexicains font de bons pilotes. Ils sont vifs d'esprit, alertes et capables de piloter les engins les plus délicats. J'ai parcouru des milliers de kilomètres avec eux et ils ils ont mon profond respect. Pour être plus précis, j'ai couvert plus de 6 000 km en patrouilles sur les côtes du Pacifique. Ce trajet m'a fait survoler la côte mexicaine, l'océan, le désert et des chaînes de montagne qui auraient eu ma peau à coup sûr en cas d'atterrissage forcé. J'ai volé avec la 202ª escadrille basée dans l'état de Baja California. Pendant deux ans et demi, elle a été commandée par le *Major* Raul E. Foullon. Aucun accident n'a été à déplorer pendant cette période malgré le nombre important d'heures de vol au quotidien et le survol d'un terrain hostile.

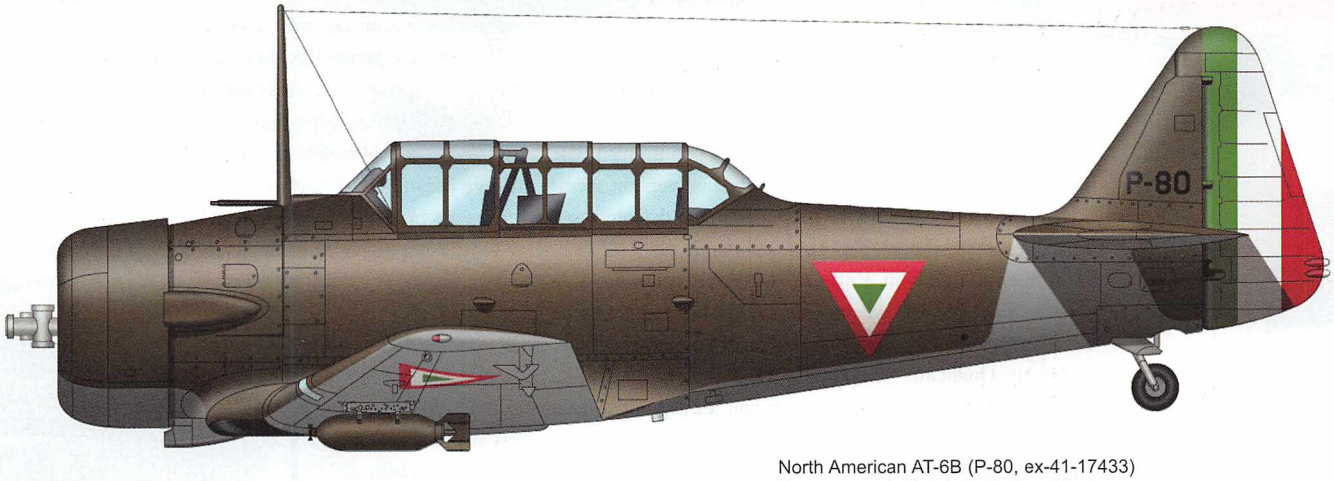
« J'ai survolé les pires terrains imaginables à bord de Douglas A-24 et de North American AT-6 armés de mitrailleuses et de bombes. J'ai dû me qualifier comme mitrailleur pour faire partie de l'équipage. Nous étions à Baja California où des pics culminent à 3 000 mètres et toute la région est désertique sans eau ni aucun endroit pour se poser.

« L'escadrille est maintenant commandée par le *Captain* Roberto Talamente. Le *Major* Foullon commande une unité de bombardiers en piqué qui se prépare à partir outre-mer. »

La fin du voyage

Après la guerre, les AT-6 reviennent à leur rôle d'entraînement et de nouveaux exemplaires sont acquis auprès des surplus américains. Ils commencent à être remplacés par des T-28 à partir de 1959 et sont progressivement affectés à l'école d'aviation militaire où les derniers voleront jusqu'en 1983 après avoir formé plus de 40 promotions de pilotes.

Les derniers survivants, remplacés au sein de l'*Escuela Militar de Aviacion* par des Piltaus PC-7, attendent l'arrivée du ferrailleur dans un coin de la base de Monterrey (Nuevo Leon) en juillet 1986.



North American AT-6B (P-80, ex-41-17433)
Commandante P.A. Luis Noriega Medrano
Escuadrilla de AT-6
Tuxpan (Veracruz, Mexique), 5 juillet 1942.

© P-A. Tilley - 2005

TUEURS D

La lutte antichar n'est qu'un cas particulier de l'appui tactique. Son efficacité ne dépend pas de l'avion, mais de la capacité destructrice de ses armes de bord. Seule la Luftwaffe développera des versions spécifiques confiées à des unités particulières, les Alliés s'en remettant à la polyvalence de leur arsenal aérien et à l'opportunisme de leurs pilotes.

Rolf Steiner

IL FAUT ÊTRE clair. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il n'a été conçu aucun avion de lutte antichar dédié. Ce rôle n'a été envisagé que tardivement et pas par tous les belligérants. Seule la Luftwaffe a transformé des avions d'assaut et créé des unités particulières pour ce type de mission. Les autres forces aériennes ont joué sur la polyvalence de leur arsenal aérien et sur l'opportunisme de leurs pilotes. Si la RAF a mis en service une version spécifique du Hurricane, l'USAAF s'est totalement désintéressée de la question, estimant, non sans raison, que ses P-47 et P-51 feraient largement l'affaire. La RAF rejoindra son puissant allié dans son raisonnement en 1944, le Typhoon ne devenant chasseur de chars que de manière ponctuelle, voire marginale. Quant aux Soviétiques, ils ont utilisé la flexibilité de leurs Ilyouchine Il-2 sans pour autant les regrouper dans des unités dédiées à la lutte contre les *Panzer*.

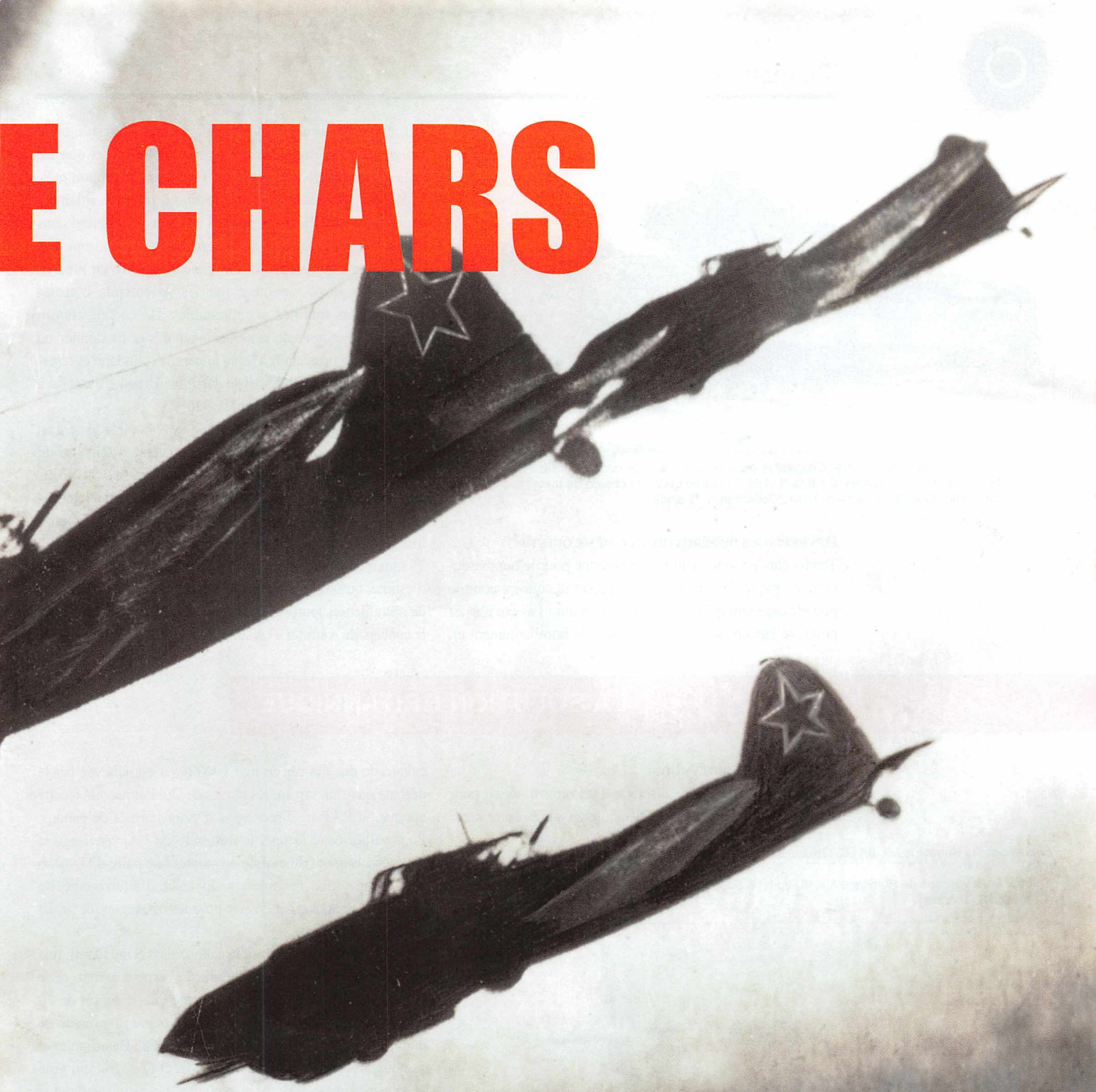
Il en découle que la lutte antichar ne dépend pas du vecteur. L'efficacité en la matière ne provient pas de l'avion proprement dit, mais de sa capacité destructrice. Neutraliser un char avec une bombe ou des obus de 20 mm est possible, mais cela requiert du pilote une certaine habileté et une grande dose de chance. Si les engins ennemis ne sont pas nombreux, ce moyen peut s'avérer suffisant. En revanche, s'il s'agit d'affronter des divisions entières, il est indispensable de disposer d'un armement plus « productif ». À partir de là, la balle n'est plus dans le camp des avionneurs, mais dans celui des fabricants d'armes.

De ce préambule, il faut retenir que la lutte antichar n'est qu'un cas particulier de l'appui tactique et que les avions qui y ont été impliqués ne présentent guère de différences avec les chasseurs-bombardiers et les avions d'assaut classiques.

L'AMNÉSIE FRANCO-BRITANNIQUE

Souvent les dernières leçons apprises au cours d'une guerre sont les premières oubliées dès la paix revenue. C'est ce qui est arrivé aux Français et aux Britanniques après novembre 1918. La bataille de Cambrai (novembre 1917) constitue la première rencontre historique entre blindés et avions d'assaut. Lors de ce premier engagement massif de blindés et lors des dures batailles du printemps 1918, l'aviation

E CHARS



d'appui tactique a connu un développement et un rôle importants, les Allemands étant même les premiers à mettre en œuvre un avion spécialisé, le Junkers J I.

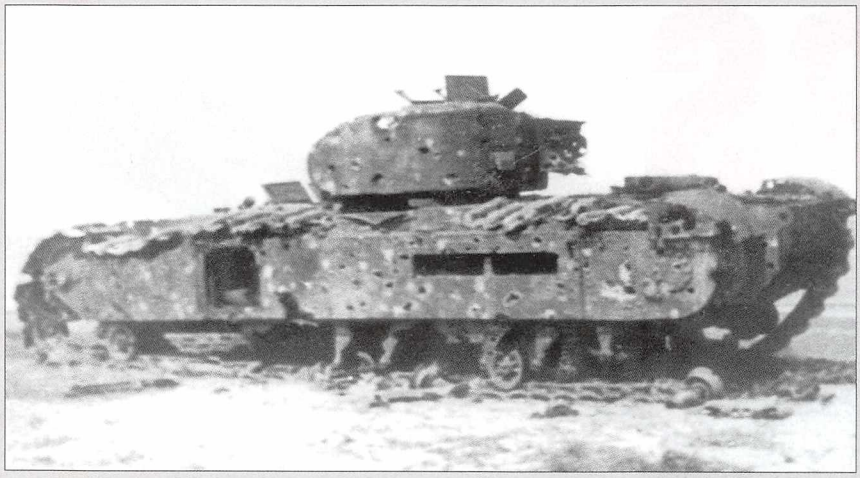
Toutefois, les pertes ont été lourdes et la volonté de pacifisme née du carnage de 14-18 s'accommode mal de cette constatation. Le retour à la paix s'accompagne de coupes sombres dans les budgets militaires et les premiers projets à passer à la trappe sont ceux d'avions trop spécialisés.

Plusieurs facteurs supplémentaires jouent contre la poursuite des programmes d'avions d'assaut à la sortie de la Grande Guerre. Pour venir à bout d'un blindage, même léger, il est indispensable de disposer d'une certaine puissance de feu. Or, au début des années vingt les avions ne disposent ni d'une cellule suffisamment résistante ni d'un moteur suffisamment puissant pour embarquer plus d'un unique canon de 20 mm, tout en conservant des performances correctes.

Par ailleurs, le maintien de l'ordre dans les colonies, qui occupe beaucoup Français et Britanniques dans les années vingt et trente, entraîne la publication de programmes concernant des avions polyvalents, bon marché, dont tout le monde se moque des performances dans la mesure où ils ne sont pas destinés à opérer dans un environnement hostile. Ils contribuent à la « pacification » des pays sous tutelle occidentale, du Maroc aux frontières de l'Inde, en accomplissant de nombreuses tâches, y compris le mitraillage au sol des tribus rebelles.

Dans le même temps, la RAF se dote d'une doctrine stratégique fondée sur les thèses de Trenchard (« le bombardier finit toujours par passer »), tandis que l'armée de l'Air se perd dans le programme BCR (bombardement, combat, reconnaissance) d'avions supposés bons à tout, et finalement bons à rien.

Photo Agence Ria-Novosti.



Troué comme une passoire, ce char Churchill a servi de banc d'essai comparatif de l'efficacité des canons de 40 mm et des roquettes. C'est le N° 184 *Squadron* qui a été chargé de traiter la cible avec ses Hurricane Mk. IID et Mk. IV, en mai 1943. (Collection A. Thomas)

Des réponses différentes à la même question

Tandis que le monde entier se passionne pour le bombardement en piqué, les Français, considérant le concept comme peu efficace tant qu'un viseur adapté n'aura pas été mis au point, se lancent sur une autre piste : le bombardement en vol rasant. Ils auront été visionnaires, dans la mesure où le Breguet 693 préfigure le chasseur-bombardier tel que les Alliés le déploieront à partir de 1944. À une exception près, le Breguet d'assaut n'est pas destiné à intervenir dans la zone de contact. Si les premières missions s'achèvent dans un bain de sang, la faute n'en incombe pas au concept. Les Français ont fait preuve d'une grande légèreté en méconnaissant le développement par les Allemands d'armes antiaériennes mobiles et redoutables. De ce fait, ils ont négligé de se doter de tactiques adaptées et de donner un minimum de protection à leurs appareils (blindage et réservoirs auto-obturants). La triste saga des Breguet d'assaut a été racontée dans Aéro-Journal n° 26.

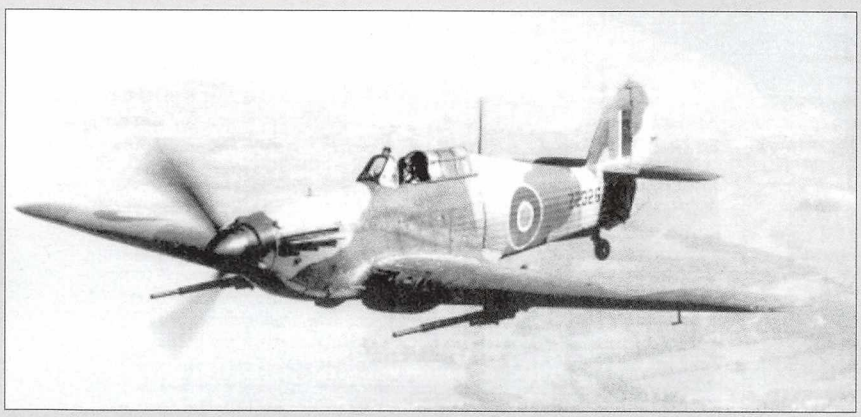
L'USAAF, qui s'est toujours intéressée au bombardement en piqué, commande des A-24 Banshee (version terrestre du SBD Dauntless), A-25 Shrike (version terrestre du SB2C Helldiver) et A-35 Vengeance notamment, qui seront relégués au placard dès 1943 en raison de leur trop grande vulnérabilité. Elle s'intéressera un moment aux gros calibres (un 75 mm monté dans le nez des versions G et H du B-25) avant d'estimer qu'il est préférable de monter à la place une batterie de mitrailleuses lourdes ou de canons de 20 mm et d'inventer le concept du « strafer » (A-20G Havoc et A-26B Invader).

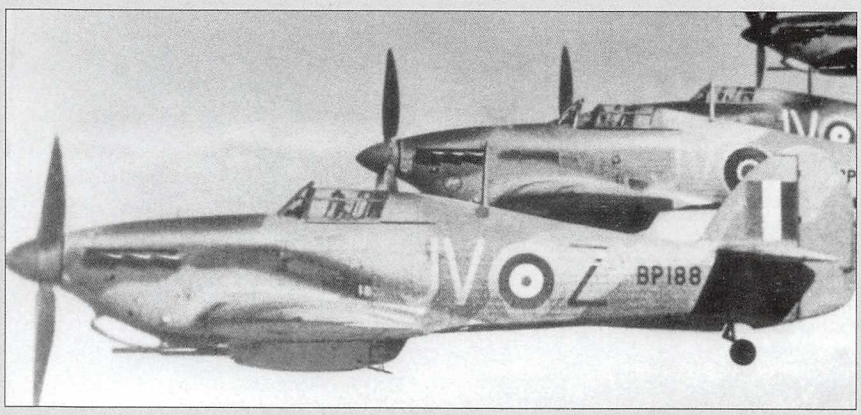
LA SOLUTION BRITANNIQUE

L'ouvre-boîte britannique

L'idée de la nécessité de disposer d'un moyen aérien pour stopper les chars vient aux Britanniques après la furieuse cavalcade des *Panzer* en mai 1940 qui s'est achevée par la déroute que l'on sait sur les plages de Dunkerque. Or, à cette époque, la RAF ne dispose pas d'avions armés de canons. Pour pallier cette lacune, le ministère de l'Air envisage le plus sérieusement du monde de monter une paire d'Hispano de 20 mm sous les ailettes du train d'atterrissage du Westland Lysander. Par chance pour les équipages, ce projet est classé sans suite.

Ci-dessous : le Hurricane Mk. IIA (Z2326) qui a servi de prototype à la version IID en septembre 1941. (IWM)
En bas : vol de groupe de Hurricane Mk. IID du N° 6 *Squadron* au-dessus du désert de Libye. (Collection A. Thomas)

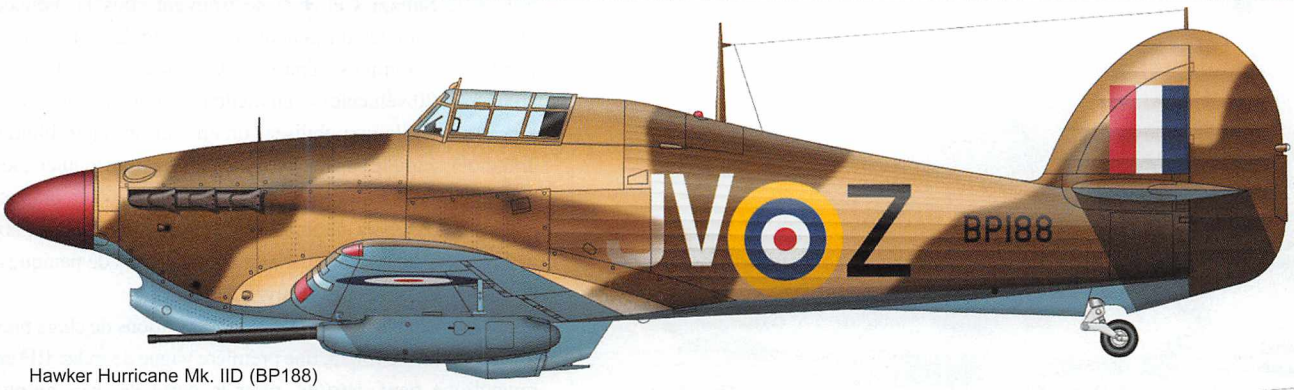




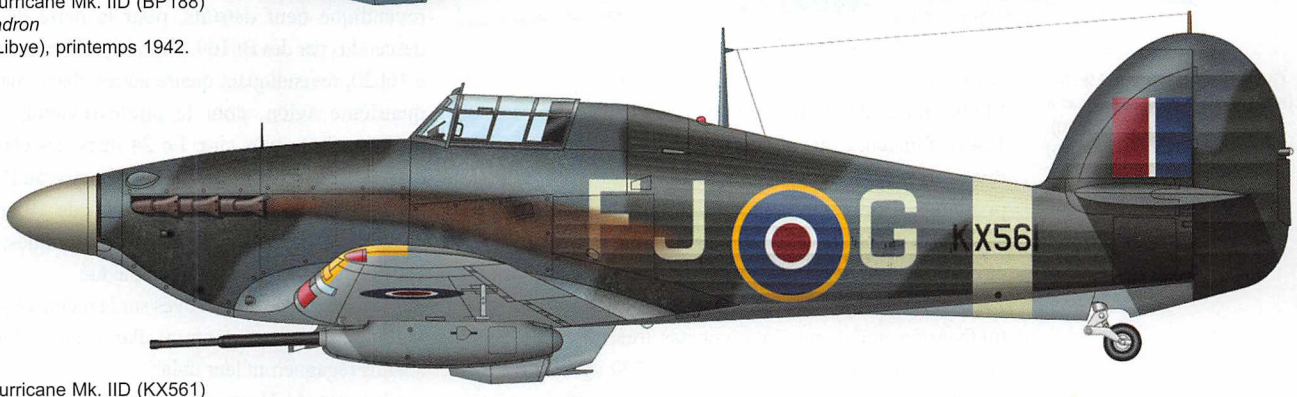
La vraie réponse arrive avec le canon Class S de 40 mm mis au point par Vickers. Conçue pour le combat aérien, cette arme semble beaucoup mieux adaptée que le canon de 20 pour la lutte contre les engins blindés. Les premiers essais se déroulent à l'été 1941 avec un Mustang et un Beaufighter et se poursuivent avec un Hurricane Mk. II (Z2326), qui vole le 18 septembre 1941. Ils s'avèrent satisfaisants, même si chaque tir donne à l'avion un mouvement de balancier préjudiciable à une visée correcte. Les pilotes finissent par s'y habituer et même à anticiper les réactions de l'appareil. Piquant de 1 500 m jusqu'au ras du sol, ils ouvrent le feu une première fois à 900 m de distance et tirent deux nouvelles salves avant de dégager.

La version armée de deux canons de 40 mm est dénommée Hurricane Mk. IID et rapidement surnommée « l'ouvre-boîte ». L'armement est complété par une Browning de 0.303 in. dans chaque aile, à l'extérieur du canon, servant au pilote à ajuster sa visée. Les 92 premiers exemplaires sont pris en compte par la RAF en février 1942. Quelque 800 exemplaires sont produits et permettent d'équiper partiellement les N° 5, 6, 20, 164, 184, 289 RAF et N° 7 SAAF *Squadrons*. Les N° 5 et 20 sont déployés en Birmanie, les N° 6 et 7 SAAF dans le désert nord-africain, les autres demeurant à l'entraînement en Grande-Bretagne.

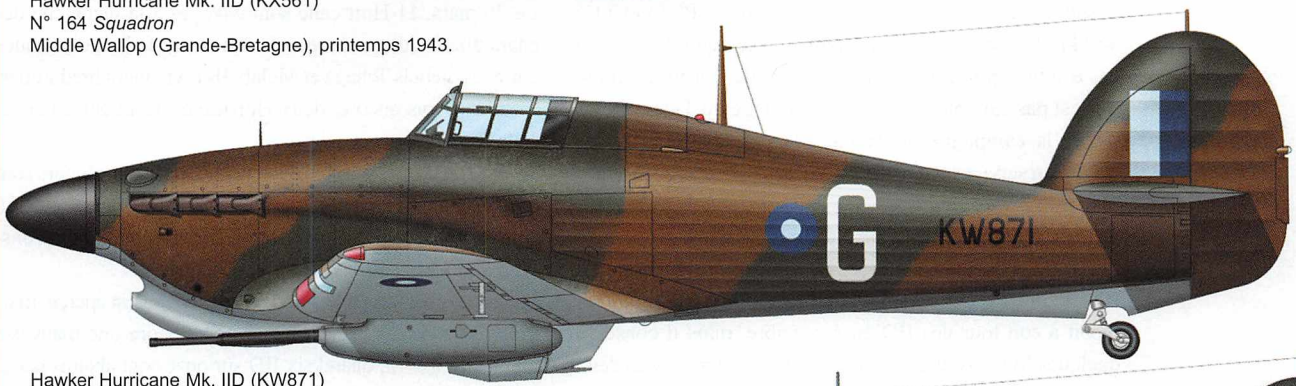
En Europe, le Mk. IID est remplacé par le Typhoon à



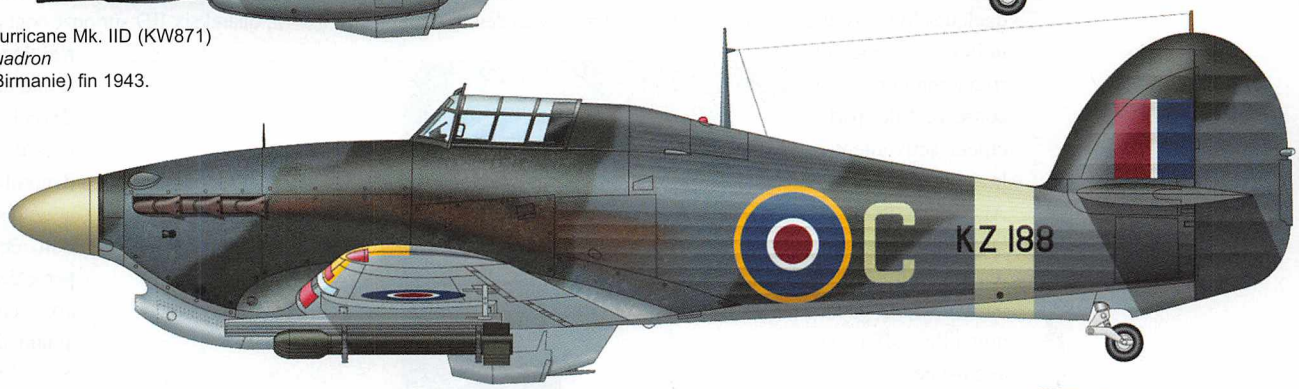
Hawker Hurricane Mk. IID (BP188)
N° 6 *Squadron*
Gambut (Libye), printemps 1942.



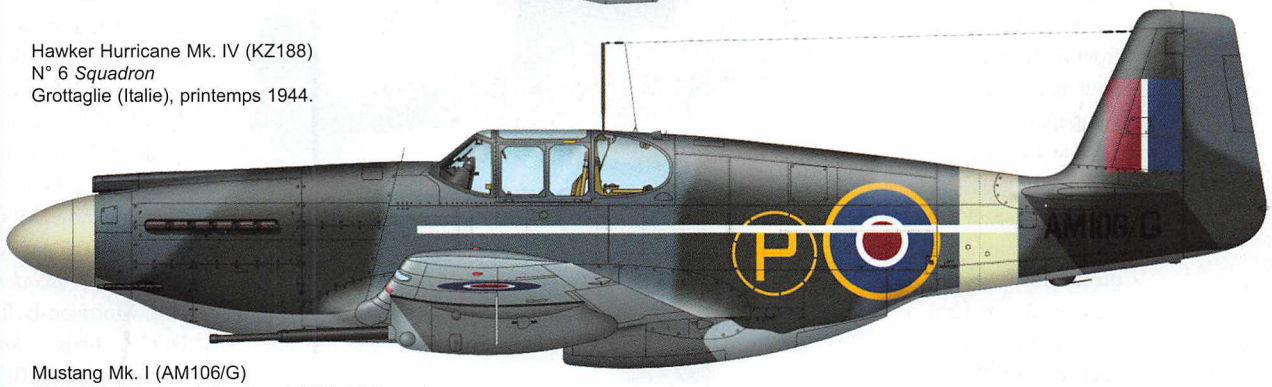
Hawker Hurricane Mk. IID (KX561)
N° 164 *Squadron*
Middle Wallop (Grande-Bretagne), printemps 1943.



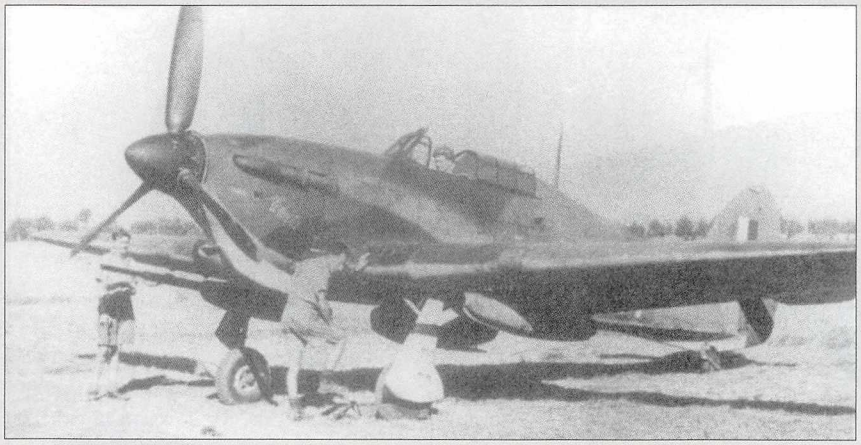
Hawker Hurricane Mk. IID (KW871)
N° 20 *Squadron*
Nidania (Birmanie) fin 1943.



Hawker Hurricane Mk. IV (KZ188)
N° 6 *Squadron*
Grottaglie (Italie), printemps 1944.



Mustang Mk. I (AM106/G)
Aircraft & Armament Exprimental Establishment
Boscombe Down, 1942.



CHEETA, un Hurricane Mk. IID (KX229) du N° 20 *Squadron* à Nidania (Birmanie). (Collection A. Thomas)

partir de mars 1944, mais il est retiré des opérations en Méditerranée dès la fin de la campagne de Tunisie (mai 1943). Plusieurs raisons président à cette décision. Les divisions blindées allemandes se faisant rares en Italie, la présence d'un avion spécialisé ne se justifie pas. L'appareil s'est révélé vulnérable aux armes de petit calibre, ce qui a nécessité de monter rétroactivement 175 kg de plaques de blindage supplémentaires, qui, malheureusement, ne s'avèrent pas très efficaces. Avec un poids total en charge qui atteint 3 720 kg, il n'est pas possible de l'alourdir encore un peu plus. Plafonnant à 460 km/h, il est en outre incapable de se défendre seul en cas d'interception par la chasse ennemie. Enfin, le canon S n'est pas capable de percer le blindage du Tiger.

Après la campagne de Tunisie, la plupart des Mk. IID encore en service sont cédés à l'URSS.

LE MK. IID EN AFRIQUE DU NORD

Le N° 6 *Squadron* est la première unité à recevoir des Mk. IID, à Gambut début mai 1942. Le N° 7 SAAF *Squadron* reçoit à son tour des IID en septembre, mais il conserve quelques Mk. I pour escorter les « tank-busters ». Ces deux unités opèrent fréquemment de conserve. Elles participent activement à la bataille d'El-Alamein au terme de laquelle elles sont renvoyées à l'arrière dans l'attente d'une nouvelle offensive allemande.

Le N° 6 revient au front fin février 1943 pour participer à la campagne de Tunisie. Le 10 mars, les « ouvre-boîte » entrent à nouveau dans la danse, en protection des troupes du général Leclerc qui approchent de Ksar Rhilne après un long et difficile trajet à travers le Sahara. Celles-ci se trouvent sous la menace directe des blindés du général von Arnim. Les IID effectuent deux attaques séparées. À la première, ils s'en prennent à 20 véhicules et en mettent 12 hors de combat, et à la seconde, ils immobilisent un char et un engin blindé. Toutefois, selon les tankistes allemands faits prisonniers, les plus gros dégâts infligés le furent sur le plan psychologique. Sur les douze chars atteints lors de la première attaque, six avaient déjà été évacués par leur équipage pris de panique à la simple apparition des « ouvre-boîte ».

Le 22 mars, le N° 6 attaque des concentrations de chars près d'El-Hamma. À 13h25, une première vague de treize IID en revendique neuf détruits, pour la perte de trois avions descendus par des Bf 109. Une seconde vague de six décolle à 16h20, revendiquant quatre autres chars, mais perdant un quatrième avion, dont le pilote reviendra à son unité quelques jours plus tard. Le 24 mars, les chars allemands dans le secteur d'El-Hamma sont à nouveau l'objet de deux raids distincts, impliquant un total de 19 sorties. On ne connaît pas les revendications britanniques, mais quatre Hurricane sont abattus et un piloté tué.

Sur les dix Hurricane envoyés sur le même objectif le lendemain, seuls quatre rentrent. Par chance, les six pilotes abattus regagneront leur unité.

Le 26 mars, 11 Hurricane sont envoyés à la recherche des chars allemands tandis que la 8th *Army* franchit la trouée entre les djebels Tebaga et Melab. Ils reviennent bredouilles, mais, une fois encore, deux Hurricane manquent à l'appel (pilotes saufs).

Avec seize Hurricane et seize pilotes (dont la plupart sont encore portés disparus) perdus en quatre jours, le N° 6 *Squadron* est replié d'urgence à l'arrière pour être reconstitué. Il revient au front le 3 avril, à Gabès.

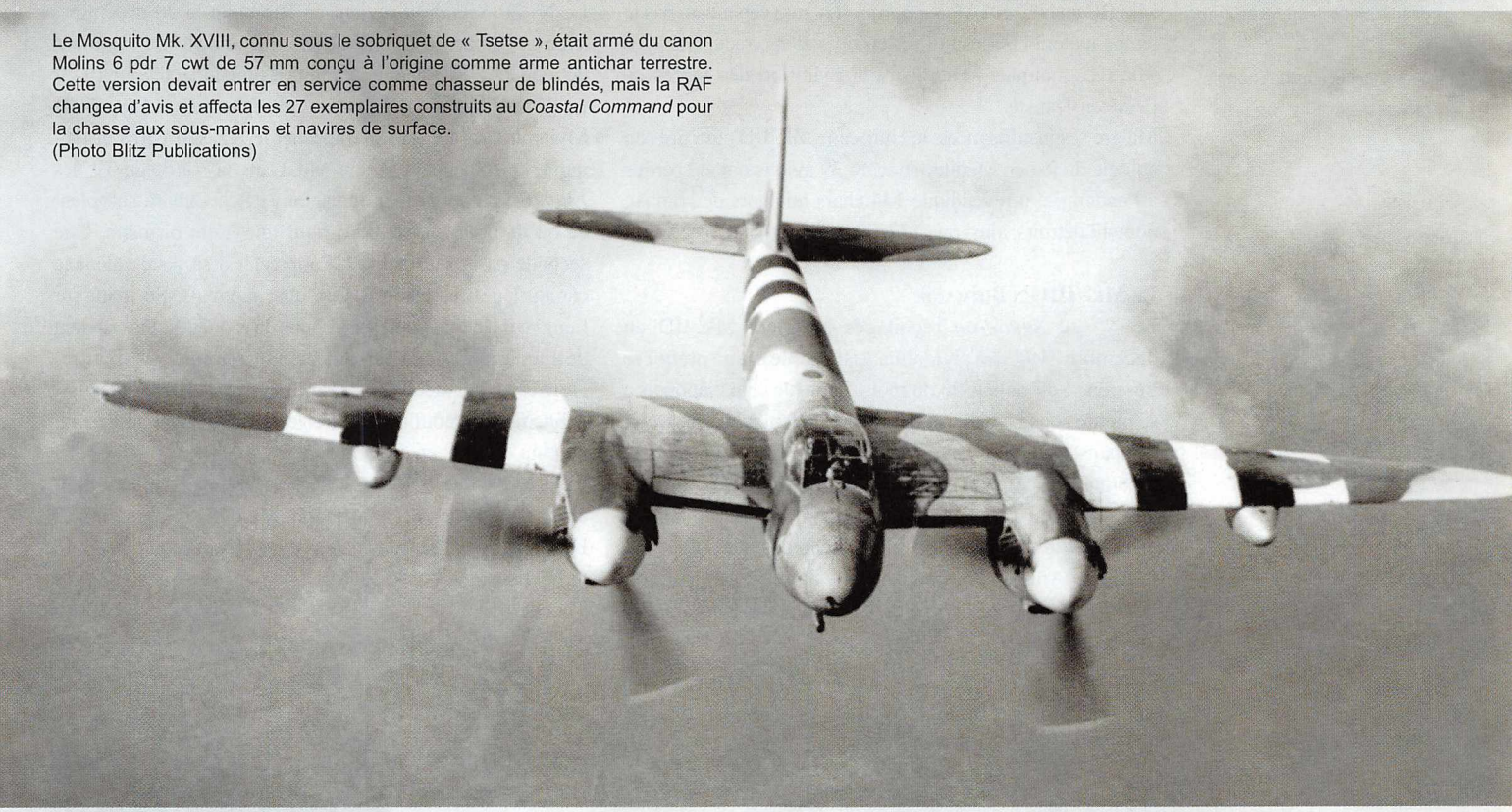
La série noire reprend le 6 avril; aucun char n'est aperçu, mais trois IID sont abattus (un pilote tué). Encore une mauvaise journée le 7 avril, quand six IID sur onze sont abattus par la *flak* légère au cours d'une attaque contre des colonnes blindées près de Cekhira; on dénombre deux tués et un disparu. L'unité doit être renforcée par le détachement de six Hurricane et autant de pilotes du N° 134 *Squadron*.

Ci-contre : un Mk. IID en vol, montrant clairement l'installation des nacelles des Vickers S. (IWM)

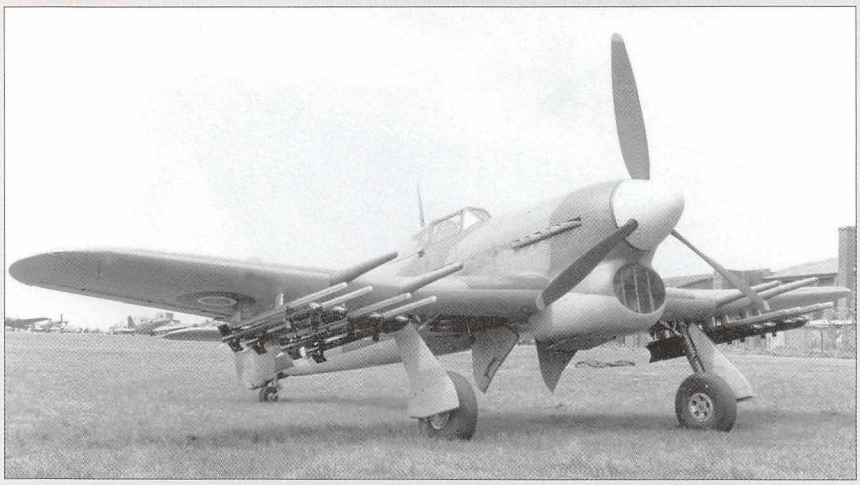
Le 5 mai, alors que la capitulation des troupes de l'Axe en Tunisie n'est qu'une question de jours, le *Squadron Leader* Weston-Burt, DSO, est remplacé par le *Squadron Leader* A.E. Morrison-Bell, DFC, mais les Hurricane Mk. IID sont retirés du service.

KZ193, prototype du Hurricane Mk. V équipé d'un moteur Merlin 32 de 1 700 ch optimisé pour la basse altitude. Cette version était prévue pour la lutte antichar, mais seuls deux prototypes furent produits.
(Photo Blitz Publications)

Le Mosquito Mk. XVIII, connu sous le sobriquet de « Tsetse », était armé du canon Molins 6 pdr 7 cwt de 57 mm conçu à l'origine comme arme antichar terrestre. Cette version devait entrer en service comme chasseur de blindés, mais la RAF changea d'avis et affecta les 27 exemplaires construits au *Coastal Command* pour la chasse aux sous-marins et navires de surface.
(Photo Blitz Publications)



Un North American B-25H-1 flambant neuf à la sortie de l'usine d'Inglewood (Californie). Par rapport à la version B-25G, celle-ci disposait du canon M-5 de 75 mm plus léger que le M-4 de la précédente, mais aussi d'un armement renforcé consistant en huit mitrailleuses de 12,7 mm fixes. Lorsqu'elle entra en service, en février 1944, les cibles dignes du calibre de son canon étaient devenues rares et le M-5 fut fréquemment remplacé par deux autres mitrailleuses. Il convient néanmoins de préciser qu'aucune de ces deux versions n'avait été spécifiquement conçue pour la lutte antichar.
(Photo North American)



EK497, le premier Typhoon à être équipé de roquettes, photographié pendant les essais officiels au A&AEE de Boscombe Down, en août 1943. (Collection C. Thomas)

Pendant ce temps, le 7 avril 1943, le N° 7 SAAF *Squadron*, toujours en Libye, perçoit de nouveaux Mk. IID et cède ses Mk. IIC au N° 3 SAAF *Squadron*. Il n'aura cependant pas le temps matériel de les utiliser en opérations, récupérant ses Mk. IIC quelques jours avant la reddition des forces de l'Axe en Tunisie.

Malgré ses insuffisances, le Hurricane Mk. IID aura tiré son épingle du jeu en Méditerranée. Si 39 avions ont été perdus à l'ennemi, il a revendiqué 144 chars mis hors de combat, dont 47 détruits, ainsi que 177 véhicules divers.

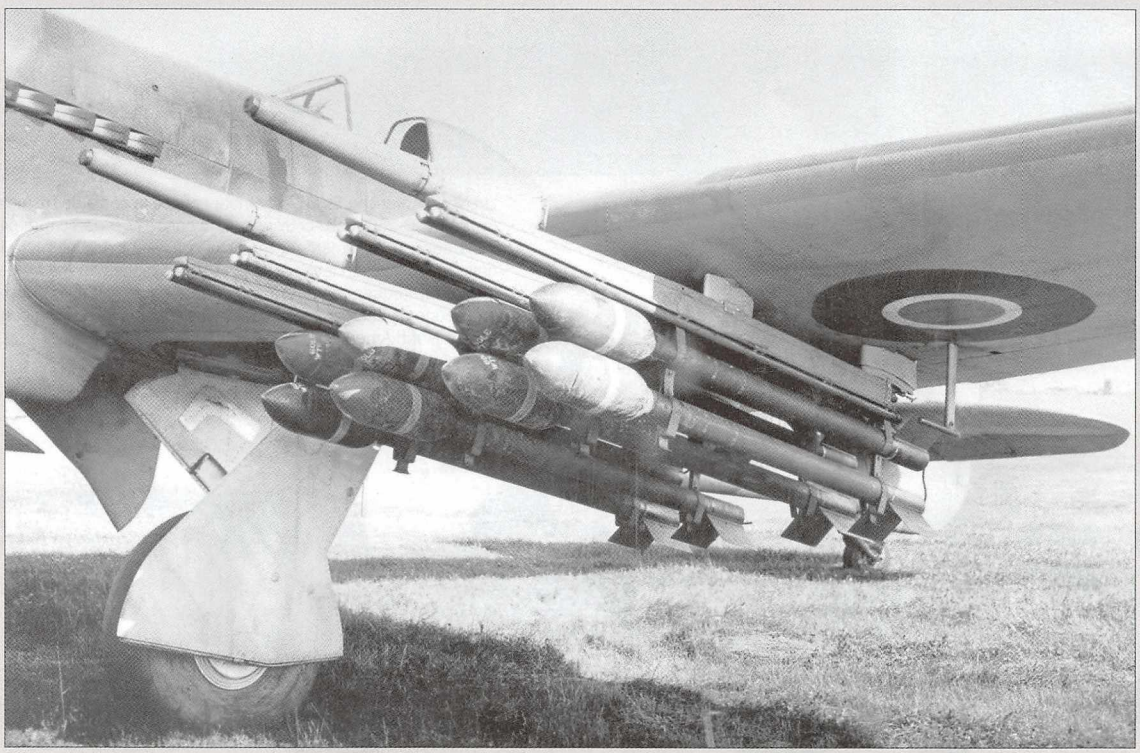
Le Mk. IID en Birmanie

Le N° 20 *Squadron* reçoit ses premiers Mk. IID en décembre 1943 à Nidania (Birmanie). La première mission se déroule le 23 du mois. Faute de chars japonais à se mettre sous la dent, les Hurricane partent à la chasse aux sampans. Le 18 février 1944, deux appareils en mission de reconnaissance offensive sont interceptés et abattus par des Ki.43 du 64 *Sentai*, les deux pilotes étant portés disparus. En mai 1944, l'unité détache des patrouilles sur le front d'Arakan et à Imphal. Cette dernière sera particulièrement efficace, puisqu'en deux mois, elle met à son tableau de chasse 12 chars, 501 sampans, plus de 850 embarcations légères de toute nature, 74 barges, deux vapeurs, une grue et bien d'autres cibles de mineure importance. Le 7 juin, alors qu'il attaque un char dans la vallée d'Imphal, le *Flying Officer* W.P. Brittain est atteint par des armes légères. Son appareil s'écrase et explose instantanément.

Alors que le 21 juillet, le N° 20 *Squadron* est envoyé au repos en Inde, le détachement d'Imphal est retenu sur place dans la crainte d'une offensive mécanisée des Japonais. Le détachement rejoindra l'Inde le 10 août. Juste avant de partir, il participe à une démonstration en compagnie de Hurricane Mk. IIC du N° 11 *Squadron*. Leur cible est constituée par trois chars moyens et deux légers capturés aux Japonais. Les IID tirent 128 obus de 40, en mettant 33 au but (25%), dont 12 sont considérés comme « mortels » pour les chars. Les IIC tirent 680 obus de 20 pour 19 coups au but (3%).

Le N° 20 *Squadron* revient en Birmanie le 20 décembre, avec un équipement mixte de Mk. IID et de Mk. IV équipés de roquettes. Son dernier exploit se situe le 19 février 1945. Le général Kimura a massé ses treize derniers chars près de Myinmu dans l'espoir d'empêcher le XXXIII corps britannique de franchir la rivière Mu. Dans la soirée du 19, les *Flight Lieutenants* J. Farquharson et R.J. Ballard survolent ce qu'ils prennent d'abord pour une hutte birmane. Une seconde passe leur permet d'apprécier à sa juste valeur le camouflage très élaboré d'un char japonais. Se ruant sur l'engin, ils le font exploser à coups de roquettes. Demandant de l'aide par radio, ils sont bientôt rejoints par d'autres Hurricane qui découvrent de nouveaux chars tout aussi habilement camouflés. Des treize derniers chars du général Kimura, ils vont en détruite douze !

En juin 1943, le N° 5 *Squadron* est replié à Khargpur pour être transformé sur Hurricane Mk. IIC. Il recevra des Hurricane Mk. IID à une date et en nombre inconnus. Il sera retiré des opérations le 25 juin 1944 pour être transformé sur Thunderbolt.



Installation expérimentale de 16 roquettes sur le Typhoon MN861 à Boscombe Down en août 1944. Elles étaient tirées deux par deux, mais par la suite le système de mise à feu permettra de tirer de manière indépendante la rangée supérieure ou la rangée inférieure. (Collection C. Thomas)

La roquette : casser du char ou casser le moral ?

Malgré les arguments avancés plus haut, la décision de retirer le Hurricane-canon du théâtre d'opérations européen en juin 1943 reste étonnante dans la mesure où les Britanniques classent alors le canon de 40 mm comme la meilleure arme antichar, loin devant le canon Hispano de 20 mm (avec obus spéciaux) et... la roquette. C'est pourtant cette dernière qui va avoir les faveurs de l'état-major de la RAF. Il est vrai qu'elle est avant tout considérée comme un projectile polyvalent pouvant – éventuellement – être utilisé contre les tanks. Dans ce rôle, elle va souffrir d'un énorme défaut : une trajectoire totalement aléatoire. En fait, les Britanniques sont coincés entre la précision du canon et son faible pouvoir perforant et l'efficacité de la roquette et son absence de précision.

La roquette anglaise, simplement dénommée RP (*rocket projectile*), celle-là même qui va connaître ses heures de gloire en Normandie à l'été 1944, est en fait le développement d'une arme antiaérienne destinée à la marine. Il semble que ce soit à la lumière des premiers engagements sur le front de l'Est, où les Soviétiques utilisent leurs propres roquettes comme armes air-sol, que les Britanniques s'intéressent à ce cas de figure. Sur le corps cylindrique de 3 in. de diamètre (76 mm) rempli de cordite, ils adaptent deux têtes : l'une à fort pouvoir pénétrant de 11,3 kg, destinée à perforer les blindages, l'autre à fort pouvoir explosif de 27 kg, plus particulièrement destinée à l'attaque des navires. Dans les faits, les Britanniques ne tarderont pas à s'apercevoir que la seconde charge possède un pouvoir destructeur supérieur contre les blindés (la tête de 11,3 kg s'avérant incapable de percer le blindage d'un Tiger).

Les premières roquettes sont montées sur des Swordfish dès 1942 pour la lutte aéronavale. En juin 1943, elles font leur apparition sur le Hurricane. C'est à la même époque qu'elles sont testées sur un Typhoon : un système d'arme mortel vient de naître ! Les résultats étant jugés plus qu'encourageants, en octobre 1943 le N° 181 *Squadron* est la première unité à être transformée sur Typhoon lance-roquettes. Il effectue sa première mission le 25 du même mois contre une centrale électrique à Caen. Elle s'achève sur un désastre, trois des six appareils étant abattus par la *flak*, faisant un tué et deux prisonniers (dont le chef d'escadrille). Nonobstant ce début difficile, la RAF lance un intensif programme de formation et d'entraînement qui permet à la 2nd TAF de disposer de onze *Squadrons* de Typhoon lance-roquettes (et de sept de Typhoon lance-bombes) pour le débarquement en Normandie.

Polémique à Mortain

Les Typhoon lance-roquettes connaissent leur heure de gloire en écrasant la contre-attaque allemande de Mortain, le 7 août 1944. Nous ne nous étendrons pas sur cette opération qui a été traitée en profondeur dans Aéro-Journal n° 38 (août-septembre 2004). Toutefois, l'affaire a créé une vive polémique.

Au cours de la journée, les pilotes de Typhoon réalisent 305 sorties et revendiquent la destruction de 90 chars, 59 autres étant endommagés, et de 56 MET (*Mechanised Enemy Transport*), 54 autres étant endommagés.

Qu'en est-il vraiment ? Chris Thomas, auteur de l'article précité, a étudié le dossier très minutieusement. Voyons ses conclusions :

Ci-dessus :
victime de l'aviation alliée, ce *Panzerkampfwagen* V Ausf. A de la 1. *SS Panzerdivision* Leibstandarte SS Adolf Hitler a été abandonné dans un champ près de Juvigny-sur-Orne.
(Collection Y. Kadari)

Ci-dessous :
vol en formation de Typhoon du N° 181 *Squadron* pris le 11 avril 1944 au-dessus de Sandbanks. Cette unité a été la première à recevoir des Typhoon lance-roquettes.
(Collection C. Thomas)

Peu de temps après ces événements, deux enquêtes sont diligentées sur site, l'une par l'Armée et l'autre par l'*Operational Research Section* de la 2nd TAF, afin d'évaluer les résultats des attaques aériennes. Ces enquêtes menées à chaud, et donc peu sujettes au révisionnisme ambiant des années de l'après-guerre, mettent sérieusement en doute les revendications des pilotes de Typhoon.

Les rapports concluent que 17 engins (dont 7 chars) ont été détruits par des roquettes de manière indiscutable, 14 par des obus d'artillerie et 2 par des bombes; 14 engins (dont 7 chars) ont été abandonnés intacts et 5 autres (dont 4 chars) sabordés par leur équipage. L'US Army est créditée de la destruction de 38 engins (dont 19 chars et un canon auto-moteur). Enfin, il n'a pas été possible d'identifier la cause de la destruction de 42 autres engins (dont 4 chars et 2 canons auto-moteurs).

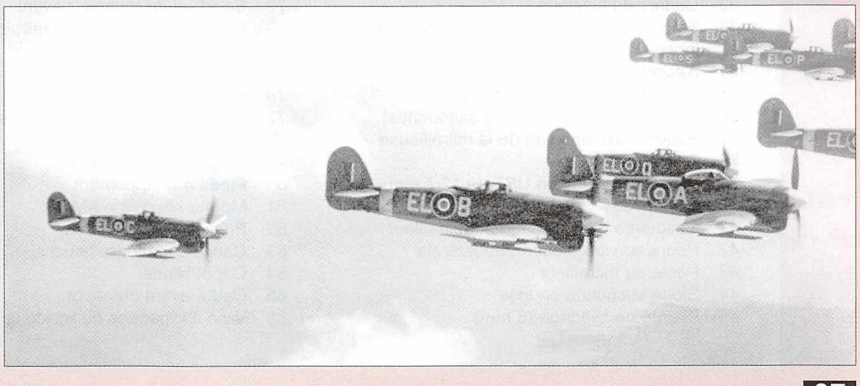
Des enquêtes menées à chaud mettent sérieusement en doute les revendications des pilotes de Typhoon.

Le total des engins mis hors de combat s'élève à 132, soit 43 chars, 3 auto-moteurs, 23 transports de troupes blindés, 8 véhicules blindés, 4 pièces d'artillerie, un char de dépannage et une cinquantaine de véhicules divers. Seuls 19 – tout juste 15% – peuvent être formellement imputés à l'aviation.

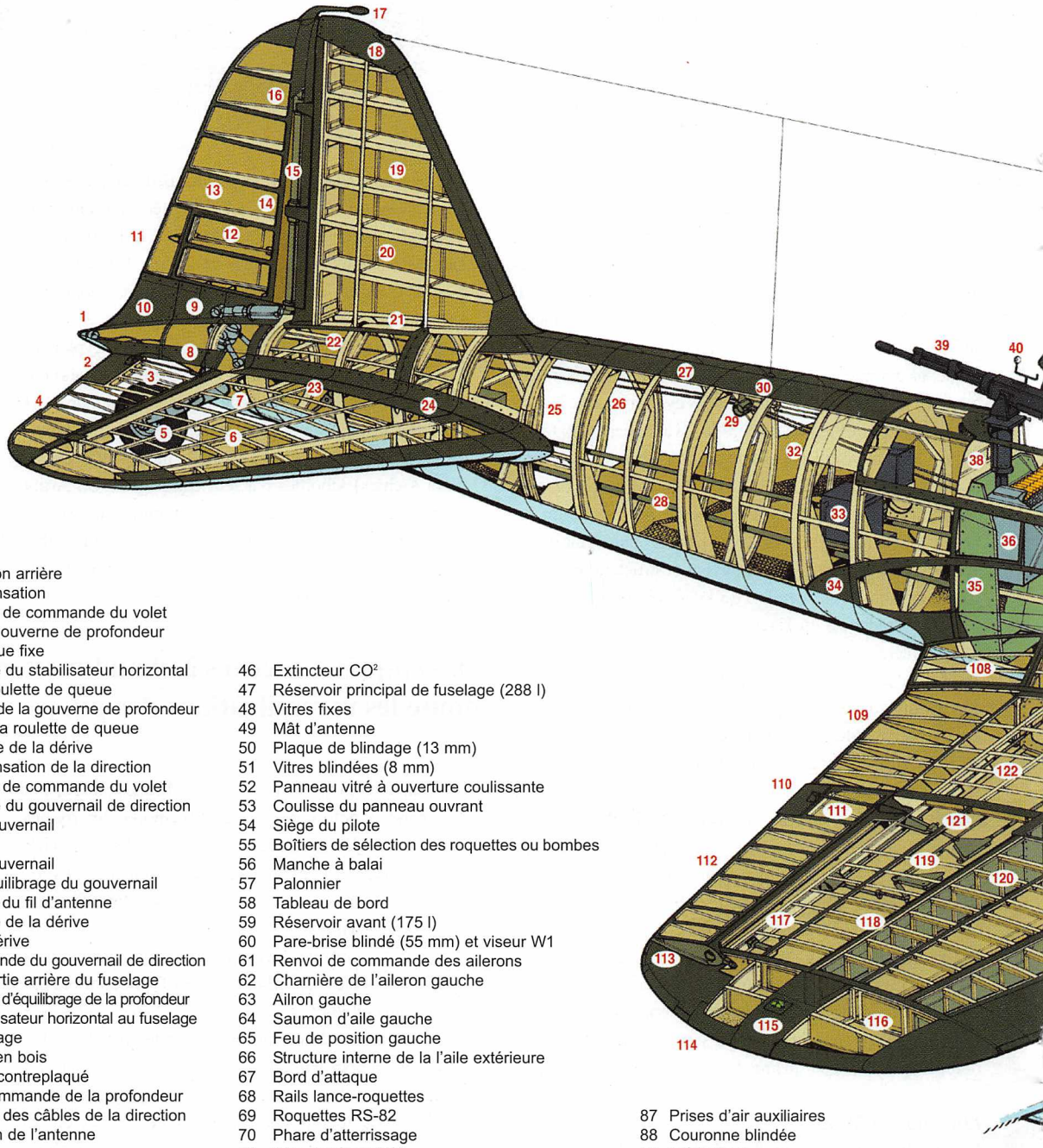
Mais alors, comment comprendre que les attaques aériennes ont été aussi efficaces si les Typhoon n'ont pas atteint leurs cibles ?

Il ne fait aucun doute que les roquettes n'ont qu'une précision qu'approximative. Une forte sensibilité au vent et une trajectoire tombante sont deux défauts intrinsèques mais le moindre mouvement de l'avion au moment du lancer, sans parler d'une mauvaise estima-

Suite du texte p. 40



Il-2 CHTOURMOVIK



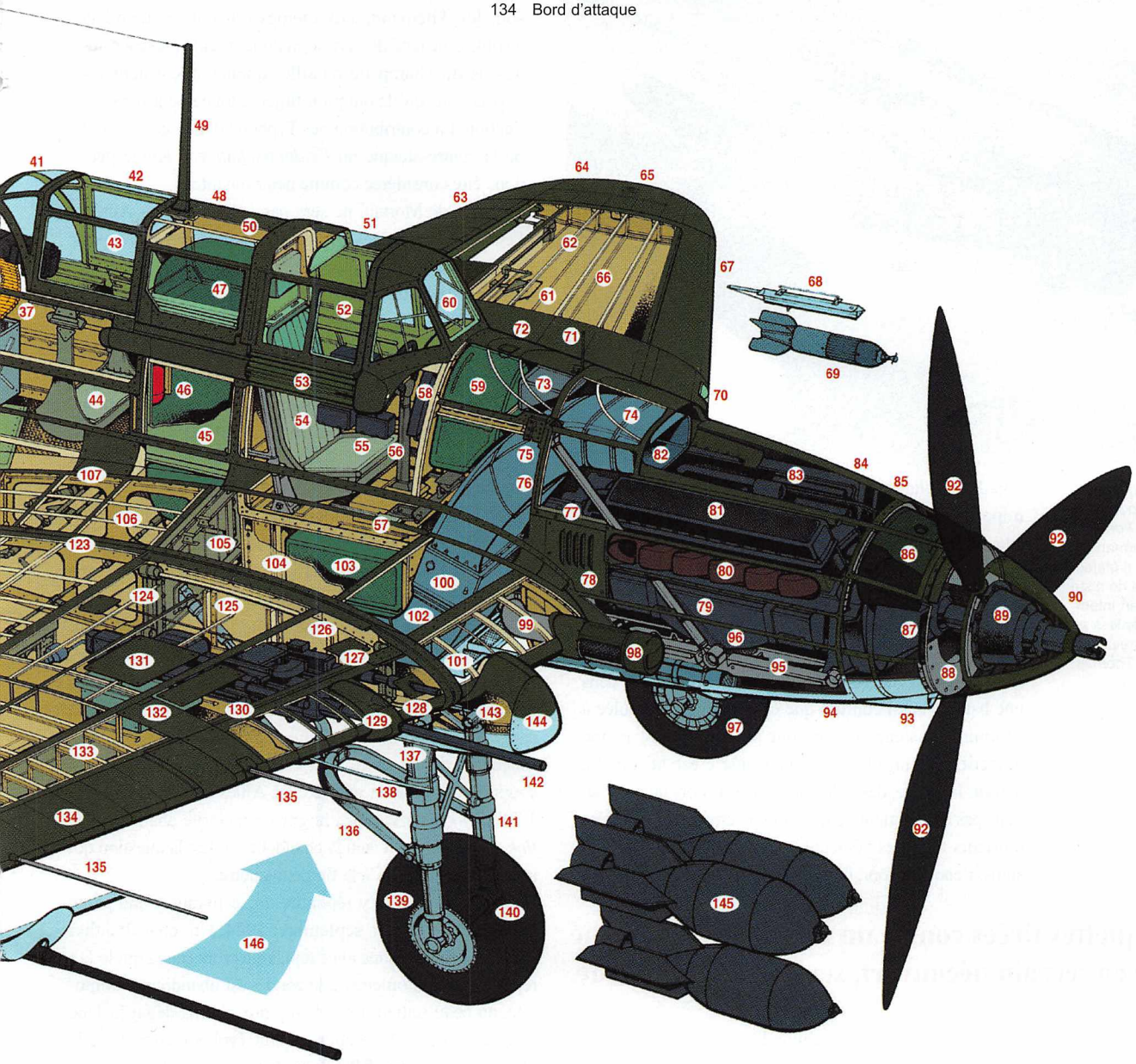
1 Feu de navigation arrière
2 Volet de compensation
3 Biellette externe de commande du volet
4 Structure de la gouverne de profondeur
5 Roulette de queue fixe
6 Structure interne du stabilisateur horizontal
7 Fourche de la roulette de queue
8 Barre de torsion de la gouverne de profondeur
9 Amortisseur de la roulette de queue
10 Carénage arrière de la dérive
11 Volet de compensation de la direction
12 Biellette externe de commande du volet
13 Structure interne du gouvernail de direction
14 Charnière du gouvernail
15 Étambot
16 Charnière du gouvernail
17 Masselotte d'équilibrage du gouvernail
18 Point de fixation du fil d'antenne
19 Structure interne de la dérive
20 Longerons de dérive
21 Câble de commande du gouvernail de direction
22 Cadres de la partie arrière du fuselage
23 Masselotte interne d'équilibrage de la profondeur
24 Fixation du stabilisateur horizontal au fuselage
25 Cadres du fuselage
26 Cadre renforcé en bois
27 Revêtement en contreplaqué
28 Timonerie de commande de la profondeur
29 Poulie de renvoi des câbles de la direction
30 Fil d'alimentation de l'antenne
31 Fil d'antenne
32 Cadres du fuselage
33 Emplacement reservé (appareil photo ou lance-grenades DAG-10)
34 Raccord Karman
35 Plaque de blindage (13 mm)
36 Magasin à munitions (150 cartouches)
37 Bande d'alimentation de la mitrailleuse
38 Affût
39 Mitrailleuse Berezin UBT de 12,7 mm
40 Viseur K-81
41 Casquette de protection du mitrailleur
42 Panneau vitré à ouverture latérale
43 Poste du mitrailleur
44 Siège suspendu en toile
45 Plaque de blindage (6 mm)
46 Extincteur CO^2
47 Réservoir principal de fuselage (288 l)
48 Vitres fixes
49 Mât d'antenne
50 Plaque de blindage (13 mm)
51 Vitres blindées (8 mm)
52 Panneau vitré à ouverture coulissante
53 Coulisse du panneau ouvrant
54 Siège du pilote
55 Boîtiers de sélection des roquettes ou bombes
56 Manche à balai
57 Palonnier
58 Tableau de bord
59 Réservoir avant (175 l)
60 Pare-brise blindé (55 mm) et viseur W1
61 Renvoi de commande des ailerons
62 Charnière de l'aileron gauche
63 Ailron gauche
64 Saumon d'aile gauche
65 Feu de position gauche
66 Structure interne de la l'aile extérieure
67 Bord d'attaque
68 Rails lance-roquettes
69 Roquettes RS-82
70 Phare d'atterrissage
71 Mire du viseur W1
72 Bouchon du réservoir avant
73 Réservoir du liquide de refroidissement
74 Gaine de la prise d'air
75 Fixation du bâti-moteur
76 Panneau de visite
77 Boîtier de relais d'accessoires
78 Ouïes d'aération
79 Réservoir d'huile droit
80 Pipes d''chappement
81 Moteur Mikouline AM-38F
82 Prise d'air du radiateur
83 Cache-culbuteurs gauche
84 Capot blindé
85 Cadre avant du capot
86 Vase d'expansion du liquide de refroidissement
87 Prises d'air auxiliaires
88 Couronne blindée
89 Réducteur
90 Casserole d'hélice
91 Moyeu cranté pour prise de démarreur
92 Hélice tripale AV-57-158 à vitesse constante
93 Prise d'air auxiliaire
94 Plaque de blindage
95 Berceau du bâti-moteur
96 Fixation du bâti-moteur
97 Roue gauche
98 Filtre à air
99 Canalisation d'air
100 Radiateur
101 Prise d'air principale
102 Gaine d'évacuation d'air
103 Réservoir de fuselage (289 l)
104 Soute à bombes droite

P-A. Tilley, d'après de

ИЛ-2 ЩТУРМОВИК

105 Longeron principal
106 Timonerie de l'aileron
107 Timonerie des volets
108 Structure intérieure du volet de courbure
109 Structure extérieur du volet de courbure
110 Volet de compensation de l'aileron
111 Charnière de l'aileron
112 Aileron droit
113 Profil de l'aileron

125 vérin principal de commande du train
126 Logement de l'armement d'aile
127 Mitrailleuse ChKAS de 7,62 mm
128 Bouche de la mitrailleuse
129 Carénage de la bouche du canon
130 Canon VYa-23 de 23 mm
131 Trappe d'accès au compartiment à munitions
132 Magasin du canon (150 obus)
133 Longeron avant
134 Bord d'attaque



114 Saumon d'aile droit
115 Feu de position droit
116 Nervure de l'aile
117 Charnière de l'aileron
118 Structure interne de l'aile
119 Renvoi de commande des volets
120 Nervures d'aile
121 Commande du compensateur de l'aileron
122 Biellettes des volets
123 Nervure d'assemblage des parties intérieure et extérieure de l'aile
124 Point de fixation

135 Tube de pitot
136 Fourche de l'atterrisseur principal droit
137 Demi-jambe extérieure oléopneumatique du train
138 Trappes du logement de l'atterrisseur
139 Roue droite
140 Axe de la roue
141 Dem-jambe intérieure oléopneumatique du train
142 Bouche du canon
143 Axe de rotation de l'atterrisseur
144 Carénage du logement de train
145 Bombes de 100 kg (deux en soute, une sous l'aile)
146 Canon Noudelman-Souranov NS-11 de 37 mm

ssin original de J. Weal

Installation typique de roquettes sur un Typhoon de la 2nd *Tactical Air Force* en Normandie.
Les fils de mise à feu n'étaient connectés qu'en bout de piste pour prévenir tout départ intempestif de ces projectiles au caractère imprévisible.
(Collection C. Thomas)

tion de la distance de la part du pilote, peut entraîner une importante erreur de trajectoire. Les résultats des attaques ne peuvent pas être enregistrés par une caméra puisque les avions ont dégagé avant que les roquettes n'aient atteint leur cible. Seul le pilote peut estimer l'efficacité de son attaque après avoir repris de l'altitude – au milieu des tirs de la *flak*, de la fumée et de la poussière... Comme au cours de combats tournoyants, dans une bataille aussi confuse que celle qui s'est déroulée à Mortain, plusieurs pilotes ont pu tirer sur le même objectif, chacun étant persuadé que c'est lui qui l'a détruit. En outre, des véhicules déjà mis hors de combat, mais pas entièrement détruits, ont pu être pris pour cibles plusieurs fois. Les véhicules examinés par les commissions d'enquête sont, bien entendu, ceux que l'ennemi a

Sur 64 roquettes tirées contre un Panther, abandonné immobile en terrain découvert, seules 3 font mouche.

laissés sur le champ de bataille. Les statistiques ne tiennent pas compte des éventuels véhicules récupérés et remorqués à l'arrière avant l'arrivée des Alliés.

Et pourtant, à Mortain, ce sont les attaques aériennes qui ont emporté la décision. La précision et l'efficacité des canons de 20 mm se sont révélées déterminantes dans la destruction des véhicules non blindés, ceux qui transportaient le carburant et les munitions.

Toutefois, le facteur décisif a été l'impact des roquettes sur le moral des soldats allemands. Tant les pilotes britanniques que les défenseurs américains ont noté que, lorsqu'ils étaient l'objet d'une attaque aérienne, les Allemands abandonnaient leurs véhicules et cherchaient refuge dans les fossés et les bois les plus proches. Les prisonniers ont avoué qu'ils devenaient extrêmement nerveux à l'idée d'être attaqués par des avions armés de roquettes, même si le risque d'un coup direct était proche de zéro. Cependant, ils savaient qu'ils n'avaient aucune chance de survie si la roquette atteignait sa cible. Sans nul doute, de nombreux chars, même légèrement endommagés, ont été abandonnés pour toutes ces raisons. Contrairement à un tir d'artillerie ou de mortier, l'attaque à la roquette a donné aux soldats allemands le sentiment que le pilote les visait personnellement. Ce sont les Allemands eux-mêmes qui ont démontré la terrible efficacité des Typhoon dont la seule présence au-dessus du champ de bataille, quelles que soient les destructions qu'ils ont pu infliger, a totalement paralysé l'action. La contribution des Typhoon dans l'écrasement de la contre-attaque du *Feldmarschall* von Kluge peut donc être considérée comme déterminante.

La leçon de Mortain ne sera pas oubliée par les Alliés. Pendant tout le reste de la guerre en Europe, les troupes alliées préféreront l'intervention des chasseurs-bombardiers à celle de l'artillerie. Malgré son manque de précision et sa présence éphémère au-dessus du champ de bataille, l'aviation offre une plus grande puissance de feu immédiate et un impact bien supérieur sur le moral de l'ennemi. Ce dernier point est primordial, surtout contre des troupes peu aguerries aux attaques aériennes.

Il faut 25 Typhoon pour détruire un char

Lors de la bataille de Mortain, qui s'étend du 7 au 10 août 1944, la RAF (2nd TAF) et l'USAAF (9th AF) ont réalisé plus de 500 sorties et revendiqué 252 chars détruits, mis hors de combat ou endommagés. Les commissions d'enquête révéleront ultérieurement que les Allemands n'ont aligné que 177 chars et que seulement 46 ont été perdus. Ces mêmes sources suggèrent que moins de 100 engins de toute nature ont été mis hors de combat par l'aviation pendant la campagne de Normandie (7 juin - 20 août 1944).

En regard de ces chiffres, il est important de noter qu'au cours de cette même période, les Alliés ont laissé quelque 1 700 avions sur le tapis, la grande majorité abattus par la *flak*. Le jeu en a-t-il valu la chandelle ? C'est la question qui a agité la RAF jusqu'à la fin de la guerre.

Le A&AAE tente d'y répondre en se livrant à une petite expérimentation en septembre 1944. Un char Panther capturé, peint en blanc avec une large croix rouge qui le fait repérer à des kilomètres à la ronde, est abandonné, immobile, au beau milieu d'un champ aux abords dégagés. Une cible de stand de foire pour les huit Typhoon chargés de le plomber avec leurs RP. Et pourtant... sur les 64 roquettes tirées, seules trois font mouche ! L'*Aircraft and Armamement Experimental Establishment* en arrive à déduire que, sous facteur de stress lié aux conditions opérationnelles, il ne faut pas espérer plus de 0,5 % de coups au but. Ce qui signifie, en clair, qu'il faut 25 Typhoon pour mettre un char allemand hors de combat.

Il est donc assuré que la RAF a maintenu en toute connaissance de cause une arme inefficace sur le plan strictement militaire, mais qui semait la terreur chez l'ennemi.

LA SOLUTION SOVIÉTIQUE

Comme pour les puissances coloniales, l'expérience de l'URSS en matière d'appui tactique se fonde sur les opérations de lutte anti-guérilla contre les opposants au régime à la fin de la Première Guerre mondiale. Cependant, la doctrine de l'aviation soviétique rend cette dernière totalement dépendante des troupes au sol. Il est donc logique qu'elle s'arme pour faire face aux besoins des opérations terrestres. De nombreux modèles sont lancés, mais aucun n'atteindra l'efficacité et la notoriété de l'Ilyouchine Il-2. Celui-ci passera à la postérité sous le nom de *Chtourmovik*, qui est en fait le nom générique de sa catégorie, tout comme *Stuka* est l'abréviation de *Sturtzkampfflugzeug* ou bombardier en piqué, une appellation qui collera de la même manière à la peau du Junkers Ju 87.

Le trait de génie (à noter que les bureaux d'étude de Focke-Wulf et de Henschel ont eu le même un an auparavant) est de construire l'appareil autour d'un caisson blindé. Toutefois, l'Il-2 va souffrir de deux défauts : son moteur en ligne et l'absence de mitrailleur arrière.

Pour faire décoller un ensemble qui pèse cinq tonnes, il n'y a pas d'autre choix que de prendre le moteur le plus puissant disponible. C'est le Mikounine AM-35 qui est retenu. Malheureusement, c'est un 12 cylindres en V refroidis par liquide, une formule plus vulnérable à la DCA que celle du moteur en étoile refroidi par air. Cependant, bien que conçu pour la haute altitude, il n'en développe pas moins 1 130 ch au niveau de la mer. Cette puissance n'est cependant pas suffisante pour que l'Il-2 satisfasse au cahier des charges exigeant une vitesse de 400 km/h et une distance franchissable de 700 km minimum.

Même avec le moteur AM-38, plus puissant, l'appareil plafonne à 362 km/h au niveau de la mer et ne dépasse pas 620 km. Le bureau d'étude d'Ilyouchine doit se résoudre à transformer son biplace en monoplace. Cette décision, conforme au mode de pensée qui prévaut au sein de l'aviation soviétique du moment (en 1940 est publié un programme pour un monoplace d'attaque au sol), se révélera catastrophique.

Dans son rôle, l'Il-2 se révèle dangereusement efficace, grâce notamment à la possibilité de l'armer de bombes ou de roquettes. Certes, ces dernières ne brillent pas par leur précision, mais un coup au but d'une roquette RBS-132 (diamètre de 132 mm, charge creuse de 2,5 kg) met hors de combat n'importe quel char. Il n'en reste pas moins que la probabilité d'un coup au but est estimée à 25% en tirant un salve de huit roquettes à 300 m de distance (probabilité qui tombe à 4% à 600 m de distance). Des tests menés lors d'un exercice ont montré que sur 178 roquettes RS-82 (diamètre de 82 mm, charge offensive de 0,6 kg) tirées contre une colonne de chars, seules sept (4%) avaient atteint une cible – et pas forcément celle qui avait été visée !

Au cours de ce même exercice, le taux de mise au but des mitrailleuses ChKAS de 7,62 mm n'a pas dépassé 10% et celui des canons VYa de 23 mm a été de 15%. Le pouvoir de perforation des mitrailleuses est jugé insuffisant pour le rôle attribué à l'Il-2 et celles-ci sont rapidement remplacées par des canons VYa de 23 mm, à peine meilleurs (ils percent 30 mm de blindage – contre 24 aux ChKAS – à 100 m de distance) et totalement inefficaces contre des chars moyens et lourds.

Le colosse a des pieds d'argile. En dépit de son impressionant blindage, l'Il-2 présente quelques points faibles – en particulier son empennage en bois et toile – que ne manquent pas de repérer les pilotes de chasse allemands.
Cet Il-2 a été abattu en décembre 1942 dans les environs de Moscou par le *Feldwebel* Willi Tritsch de la 1./Sch.G. 1.
(Collection J.V. Crow)

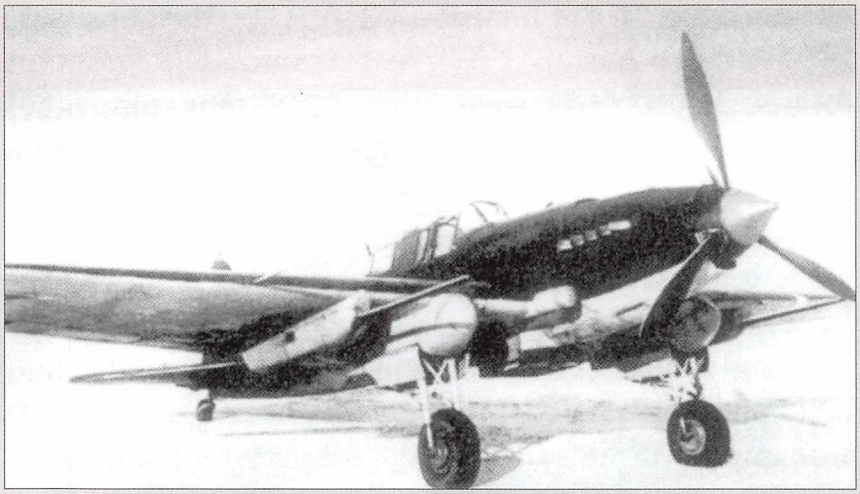
L'Il-2 entre en opérations le 26 juin 1941 avec le 4 ChAP au-dessus de la Bérésina. Sa mise en service a été si précipitée que les pilotes l'ont à peine en main et n'ont reçu aucune instruction sur les tactiques à adopter. Quant aux mécaniciens, ils ne disposent d'aucun manuel technique et ne savent pas comment entretenir et réarmer les avions. Dans ces conditions, il n'y a rien d'étonnant à ce que les pertes du régiment soient sévères. Le 10 juillet, il ne reste plus que 16 pilotes sur les 65 que comptait l'unité au déclenchement de l'offensive allemande. Quand, après seulement un mois et demi de combat, le régiment est retiré du front, il n'aligne plus que trois Il-2.

Les régiments de *Chtourmovik* comptent alors cinq *Eskadriyi*, totalisant 65 avions. En raison des lourdes pertes, ils sont réorganisés sur la base de seulement deux *Eskadriyi*, soit 24 avions. Par la suite, avec l'augmentation de la production de l'Il-2, les régiments recevront une troisième, puis une quatrième escadrilles.

La mauvaise synchronisation de ses canons fait que l'Il-2 vole en crabe à chaque fois qu'il tire.

Koursk mais bonne

Il va falloir attendre l'introduction du Noudelman-Souranov NS-37 de 37 mm, dont les obus peuvent percer 48 mm de blindage à 500 m, pour que l'Il-2 atteigne enfin sa véritable dimension de chasseur des chars. Cette version, dénommée Il-2 3M, entre en service lors de la bataille de Koursk en juillet 1943. Si les résultats dépassent les espérances (plusieurs centaines de chars revendiqués, résultat en partie admis par les Allemands eux-mêmes), cette version n'en comporte pas moins quelques graves défauts. Les canons sont lourds (39 kg chacun) et mal centrés, ce qui amène l'avion à piquer du nez, rendant son pilotage très physique et pénible à la longue; leur synchronisation est inexistante, entraînant l'avion dans un vol en crabe à chaque salve prolongée, ce qui n'améliore en rien la précision de la visée.



Un Iliouchine Il-2 biplace des premières séries équipé de canons Noudelmann-Souranov NS-37 de 37 mm. Cette version apparaît pour la première fois à Koursk et s'avère capable de mettre hors de combat des chars comme le Tiger ou le Panther. (Russian Aviation Research Trust)

En outre, les obus sont d'un type classique et leur pouvoir de perforation est d'autant plus réduit que leur vélocité est relativement faible (690 m/sec pour les premières versions).
Contre des engins moins protégés que le Tiger ou le Panther, les ChVAK s'avèrent plus rentables que le NS-37. Quant au VYa, son taux de probabilité de coup au but est le double de celui du NS-37, mais il reste inefficace contre des chars supérieurs en blindage au Pz III Ausf.G.

Les régiments d'Il-2 ont perdu 50 000 mitrailleurs pour 5 000 pilotes.

Une autre surprise attend les *Panzer* à Koursk, la PTAB (*Protivotankovaïa Aviatsionnaïa Bomba*, bombe aérienne anti-tank) de 1,5 kg, dont 0,7 kg de charge creuse. Elle peut percer un blindage de 60 mm en creusant un trou de 38 mm de diamètre. Les essais menés sur un Tiger capturé à Leningrad en janvier 1943 s'avèrent suffisamment concluants pour que la production en masse soit lancée. Quatre conteneurs logés en soute peuvent chacun accommoder 48 PTAB (soit un total de 192 projectiles) qui sont ensuite larguées à 100 m d'altitude, arrosant le terrain sur un périmètre de 70 m de long par 15 de large (soit une bombe pour 1,3 m²).
Un communiqué du QG des forces aériennes soviétiques concernant la bataille de Koursk indique que : « 6 Il-2 ont attaqué 15 chars Tiger I sur la colline 255.1, incendiant 6 d'entre eux. Le 5 juillet, 8 Il-2 ont lancé des bombes PTAB sur 16 chars ennemis et les ont mis en feu. Le 10 juillet, une importante formation de chars ennemis a été découverte sur une colline à l'est de Kashar. Ils ont fait l'objet d'une attaque massive de notre aviation. Sur 30 chars touchés, 14 ont été incendiés, les autres ont reflué en désordre vers le nord. »

Mitrailleur sur Il-2 : un job peu enviable

Le second défaut majeur dont souffre l'Il-2 est l'absence de mitrailleur arrière. Selon de nombreuses sources, la décision de le construire en version monoplace résulte d'un oukase de Staline, selon d'autres, elle est l'aveu de l'impuissance d'Ilyouchine de respecter le cahier des charges avec sa version biplace. Quoi qu'il en soit, cette décision coûte très cher à l'aviation soviétique, car, malgré son blindage, les chasseurs de la Luftwaffe vont en faire une grosse consommation.
Dès les premiers combats, l'erreur devient flagrante et les pertes sont considérables. Très vite, certains commandants de régiment bricolent dans leur coin et transforment les monoplaces en biplaces. Alarmé par les nombreuses plaintes du front, le bureau d'étude d'Ilyouchine réalise avec l'aval de Staline une première version biplace, l'Il-2 2M. Elle n'a qu'un seul défaut, le mitrailleur n'est protégé qu'en théorie et son champ de tir comporte de vastes angles morts que les Bf 109 vont exploiter au mieux. Arrivant par derrière et légèrement en-dessous, ils déchirent l'empennage en bois entoilé à coups de balles et d'obus. Le pilote a le choix entre évacuer l'avion et se poser droit devant lui, protégé du crash qu'il sera par sa « baignoire blindée ». Le mitrailleur ne peut rien faire d'autre que prier.
Cette masse supplémentaire affecte de manière un peu plus négative les performances déjà médiocres de l'appareil (il dépasse les six tonnes en charge et se traîne à 380 km/h) et altèrent ses caractéristiques de vol.
Il faut attendre janvier 1943 et la version Il-2 3M pour que le mitrailleur bénéficie d'une meilleure protection. Et encore, celle-ci est-elle souvent sacrifiée pour lui permettre d'évacuer l'avion plus facilement en cas d'urgence ou tout simplement pour lui donner l'aisance nécessaire pour manier sa mitrailleuse UBT.

Un Iliouchine Il-2 à moteur AM-38 armé de canons ChFK de 30 mm lors des essais officiels en 1941. (Collection O. Rastrenin)

Les pertes en mitrailleurs seront dix fois supérieures aux pertes en pilotes au sein des régiments d'Il-2, soit environ 50 000 mitrailleurs pour 5 000 pilotes !

En mai 1944 vole pour la première fois le successeur de l'Il-2, l'Il-10. Il s'agit d'un Il-2 amélioré, cette fois entièrement métallique, et plus puissant, dont il conserve une grande ressemblance physique. Au poids total en charge de 6 300 kg, il vole à 507 km/h au niveau de la mer et peut franchir 800 km avec une charge offensive de 400 kg. Il entre en service début février 1945 et sert également contre le Japon. Après la cessation des hostilités, tous les régiments d'appui tactique soviétiques seront transformés sur ce modèle.

Il est à signaler que, malgré les demandes appuyées et réitérées de l'état-major des forces aériennes, ni le haut état-major ni Staline lui-même n'ont accepté de créer de régiments spécialisés dans la lutte antichar. La principale raison en est qu'ils ne croyaient pas à l'efficacité du principe et qu'ils jugeaient plus rentables des attaques sur les arrières immédiats des *Panzerdivisionen* pour les priver de munitions, carburant et pièces de rechange.

En dépit de ses défauts manifestes, qui ne seront jamais entièrement corrigés, l'Il-2 reste un avion majeur du second conflit mondial et pas uniquement parce qu'il a été construit à 36 154 exemplaires. Sur les 2 271 titres de Héros de l'Union soviétique conférés aux aviateurs au cours de la Grande Guerre patriotique, pas moins de 860 ont été attribués aux pilotes d'assaut, qui se classent juste devant les pilotes de chasse (836). Sur les 65 aviateurs décorés deux fois, 37 appartiennent aux régiments d'assaut (contre 26 aux chasseurs).

Pour paraphraser Staline, l'Il-2 a été aussi indispensable à l'armée Rouge que l'air et le pain.

Il ne faut pas en déduire hâtivement que l'Il-2 a été le seul appareil utilisé par l'armée Rouge pour détruire les chars allemands. En raison de la pénurie de *Chtourmovik* dans les premiers mois de la guerre, un certain nombre de Polikarpov I-153 et quelques I-15bis ont été équipés de roquettes RS-82 ou de bombes à charge creuse. Le Bell P-39 Airacobra a été également utilisé en quelques occasions, en raison de la présence d'un canon de 37 mm dans le nez.

Les différentes solutions en matière d'armement et les tactiques antichar sont décrites plus en détail par ailleurs.

LA SOLUTION ALLEMANDE

Il n'y a pas de solution parce qu'il n'y a pas de problème

Lorsque la guerre éclate, le 1er septembre 1939, la Luftwaffe ne compte qu'un unique groupe d'appui tactique, le II.(Schl.)/LG 2 du *Major* Werner Spielvogel, équipé en Henschel Hs 123. Cet appareil, déjà ancien, répond au cahier des charges du *Sofort-Programm* datant de fin 1933, soit environ dix-huit mois *avant* l'annonce de la remilitarisation par Hitler. Conçu comme bombardier en piqué, c'est en tant qu'avion d'appui terrestre qu'il est utilisé en Espagne. Car, pour les Allemands, *le* bombardier en piqué, c'est le Junkers Ju 87. Dès lors, le sort du Hs 123 est scellé et la production va se limiter aux commandes en cours (229 exemplaires de série) au moment où le RLM fixe son choix sur le Ju 87.

L'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*, haut commandement de la Luftwaffe) a fixé son choix en fonction de la nouvelle stratégie de guerre mécanisée telle que professée par Guderian ou Manstein. Il ne lui semble pas utile de disposer d'avions et d'unités d'assaut spécialisés dans une guerre de mouvement. Néanmoins, et grâce aux excellents résultats obtenus par le Hs 123 pendant la guerre d'Espagne, l'OKL publie en mars 1937 un cahier des charges qui débouchera sur le Hs 129.

La bonne tenue au feu du brave *eins-zwei-drei* (un-deux-trois) pendant la campagne de Pologne lui permet de jouer les prolongations en France, alors que son retrait a été programmé depuis plusieurs mois. Le 22 mai 1940, le II.(Schl.)/LG 2, désormais commandé par le *Hauptmann* Otto Weiss, repousse une contre-offensive d'une quarantaine de chars français dirigée contre le terrain de Cambrai. C'est l'un des tout premiers combats avions contre chars du second conflit mondial.

Dans les campagnes initiales de la guerre, aucun besoin d'avion ni même d'armement spécialisés ne se fait sentir. Les chars polonais, français et anglais sont peu nombreux, mal utilisés et, de toute façon, leur blindage n'a rien de coriace. Le Hs 123, mais surtout le Ju 87 sont capables de venir à bout de tout nid de résistance ou de toute contre-offensive mécanisée sans grande difficulté. Opérant en fer de lance des *Panzerdivisionen*, notamment lors de la percée des Ardennes et de la course à la mer qui s'ensuit, ils contribuent à forger la légende de la *Blitzkrieg* que le haut-commandement allemand pratique alors sans le savoir et de manière purement circonstancielle.

Les campagnes menées jusqu'en juin 1941 ne sont pas d'une nature si différente qu'elles appellent à une réflexion sur l'arsenal aérien. Tout change avec l'ouverture du front de l'Est. Petit à petit naît le besoin de disposer d'avions spécialisés dans la lutte antichar. Si le haut commandement de l'armée reste conscient que le pire ennemi d'un char est un autre char (d'où le développement des tanks chasseurs de chars) ou un canon antichar terrestre, l'OKL a grand besoin

Entré en service dans la Luftwaffe en 1935 comme bombardier en piqué, le Hs 123 sera surtout utilisé en Espagne pour l'appui tactique en vol rasant, sous la pression de l'*Oberst* Wolfram von Richthofen, cousin du « Baron Rouge », et farouche adversaire du bombardement en piqué.
Prévu pour être remplacé avant le début de la guerre, il continuera à rendre de bons et loyaux services jusqu'en 1943. Rares ont été les avions de combat de cette époque à avoir connu une telle longévité.
Ici des Hs 123A de la 4.(Schl)/LG 2 pendant la campagne de France.
(Bundesarchiv - Coblence)

Tueurs de chars

Un Henschel Hs 123A-1 (« X » rouge) de la 8./Sch.G. 1 à Dugino et janvier 1942. (Bundesarchiv - Coblence)

de donner un successeur au « *eins-zwei-drei* » qui, éventuellement, pourrait être utilisé contre les blindés.

Dès les premières semaines de l'offensive allemande, les pilotes se plaignent du fait que leurs avions ne sont pas armés de canons leur permettant de transpercer le blindage des chars lourds russes. Certes, les Hs 123 ont prouvé qu'ils pouvaient détruire une vaste quantité de tanks sans tirer un coup de feu, mais cet exploit est purement anecdotique – s'il n'est pas apocryphe. C'est Cajus Bekker, qui, dans son excellent *Angriffshöhe 4000*, raconte pour la première fois cette anecdote, souvent reprise, mais dont on ne sait si elle est tirée d'archives ou d'un communiqué de propagande. De retour de mission, l'escadrille menée par le *Hauptmann* Bruno Meyer (donc la 5.(Schl.)/LG 2) aperçoit une cinquantaine de chars soviétiques sur les arrières de blindés allemands au sud-ouest de Vitebsk. Ayant épuisé leurs munitions, les Hs 123 piquent sur les engins russes en poussant leur moteur à fond, qui fait alors plus de bruit qu'une salve de mitrailleuse. Paniqués, les conducteurs soviétiques s'enfuient et vont s'enliser dans un marais où ils devront abandonner leur char. Le maréchal Kesselring viendra en personne constater que 47 T-34 et KV-1 ont été mis hors de combat sans tirer un coup de feu.

Des Hs 123 mettent hors de combat 47 chars soviétiques sans tirer le moindre coup de feu.

Un Henschel Hs 123A-1 de l'Erg.Staffel/Sch.G. 1 à Novotcherkassk à l'été de 1942. (Photo K. Tiedermann)

Le Henschel Hs 129

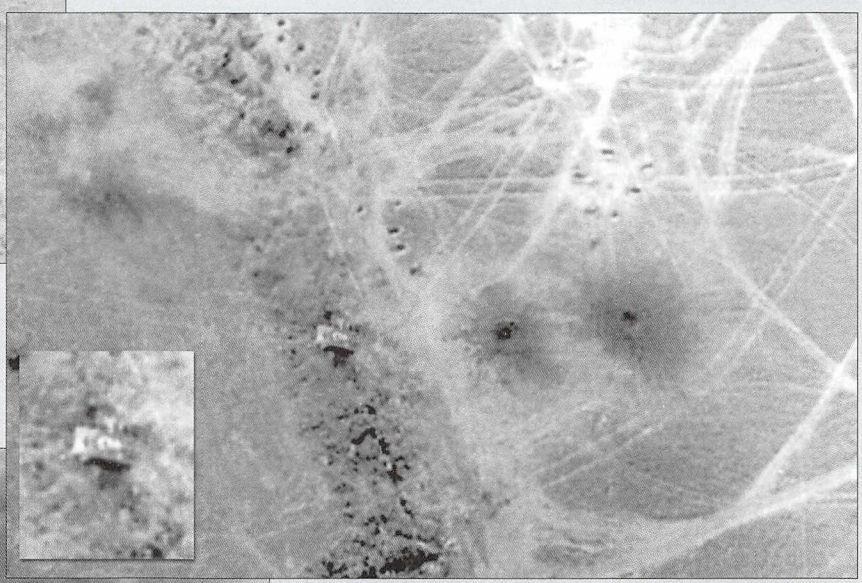
La nécessité de pourvoir au remplacement du Hs 123 a été perçue très tôt, car dès avril 1937 le RLM a adressé à quatre constructeurs un cahier des charges portant sur le développement d'un avion d'assaut. Le bureau d'étude de Henschel s'est intéressé à une formule de bimoteur de faible encombrement et fortement blindé, qui reçoit la dénomination de Hs 129. En fait, tout comme le sera l'Il-2 ultérieurement, l'avion est construit autour d'une « baignoire » blindée. Le nez et le plancher sont composés de plaques d'acier soudées de 12 mm d'épaisseur et les flancs de plaques de 6 mm. Le pare-brise est en verre blindé de 75 mm. À l'intérieur, le pilote s'installe comme il peut dans un espace si exigu que certains instruments doivent être montés *à l'extérieur* de la cabine, sur la face interne des capots moteurs. Le manche à balai est très court et exige de violents efforts de la part du pilote pour la moindre manœuvre. Les moteurs, des Argus As 410A refroidis par liquide, sont aussi protégés par 5 mm de blindage.

Le premier prototype décolle pour la première fois le 26 mai 1939. Malheureusement, les moteurs ne donnent pas la puissance attendue (465 ch) et les performances s'en ressentent fortement, d'autant que les quelques modifications exigées alourdissent un peu plus l'appareil. Le centre d'essai de Rechlin auquel sont confiés les 8 Hs 129A-0 de présérie considère l'avion comme inapte au combat. En outre, les pilotes se plaignent de l'exiguïté du poste de pilotage et de la très mauvaise visibilité. Les Hs 129A-0 seront envoyés dans les écoles de l'aviation d'assaut où ils ajouteront à leur tableau la réputation de « cercueils volants ».

Anticipant le refus du Hs 129A, le bureau d'étude de Henschel a déjà commencé à travailler sur une version améliorée. La défaite de la France va mettre à la disposition du constructeur allemand un important stock de moteurs en

LES *STUKA* ATTAQUENT !

Départ pour la chasse aux chars à l'été de 1941 dans la région de Vitebsk pour ce Junkers Ju 87B-2 du III./St.G. 77 armé de quatre bombes de 50 kg sous les ailes et d'une bombe de 250 kg sour le ventre.



Tandis que deux bombes explosent non loin (en haut à gauche), ce T-26 tente de s'échapper en fonçant vers une zone qui a déjà subi les assauts des *Stuka* comme le prouvent les deux cratères de bombe.

Celui-ci, par contre, a eu son compte.

Des motocyclistes allemands passent devant des cadavres de blindés soviétiques (principalement des T-26) mis hors de combat.

L'épave d'un char lance-flammes OT-26 (modèle 1931) photographiée par les *Stuka*. Toutefois, il n'est pas certain qu'ils soient responsables de sa destruction.

ECPA-D

Ci-contre et page opposée : séquence de décollage de Henschel Hs 129B-2 de la 8.(Pz)/Sch.G. 1 pendant l'hiver 1942/1943. On notera la combinaison de marques et de camouflages. En premier, le WNr. 0374 (KE+MM), qui sera détruit le 20 juillet 1943 à la suite d'un problème technique. Derrière, le GD+CJ, dont les parties supérieures ont reçu un camouflage temporaire blanc. Enfin, le « 8 » jaune (portant un triangle noir derrière la cocarde), au camouflage typique de deux tons de vert. On notera au passage que, probablement figé par le froid, le personnage au premier plan n'a pratiquement pas bougé d'une photo sur l'autre ! (ECPA-D)

étoile Gnome-Rhône 14M. Les ingénieurs allemands sont contraints de plancher sérieusement sur l'amélioration de ce moteur dont la fiabilité n'a jamais été la qualité première. Les 16 Hs 129A-1, alors en cours de fabrication, reçoivent des moteurs français et deviennent ainsi des Hs 129B-0. La première machine modifiée sort de l'usine en décembre 1941. L'armement se compose de deux canons MG 151 de 20 mm (125 coups) et de deux mitrailleuses MG 17 de 7,9 mm (500 coups). Quatre bombes SC 50 de 50 kg ou une SC 250 de 250 kg peuvent être accrochées sous le fuselage et deux SC 50 sous les ailes.

L'erreur de la Luftwaffe est de placer les avions d'assaut sous la responsabilité du général des pilotes de chasse.

Entrée en service du Hs 129

Alors que les services officiels accueillent l'appareil assez mollement, la décision de renforcer les unités d'appui tactique va brutalement placer le Hs 129 en tête de la liste des programmes prioritaires.

La trop grande réussite de « Barbarossa » s'est avérée préjudiciable à la Wehrmacht. Ses armées et ses *Panzer* se sont étalés de plus en plus en éventail, négation même du concept de la concentration des moyens. Ses bombardiers, conventionnels ou en piqué, ont dû être répartis tout au long d'un front qui, rapidement, s'est étiré sur plus de 1 500 km de Leningrad à Odessa.

En janvier 1942, face à la nécessité de répondre aux demandes croissantes des combattants terrestres, une escadre d'assaut est mise sur pied, la *Schlachtgeschwader* 1 (Sch. G. 1), confiée à l'*Oberstleutnant* Otto Weiss. Ce n'est pas *stricto sensu* une unité nouvelle, car elle naît du démantèlement du II.(Schl)/LG 2; en outre, elle ne compte qu'un *Stab* et deux groupes. Elle récupère les derniers Hs 123 auxquels sont adjoints des Bf 109E-7.

Toutefois, la Luftwaffe commet une grave erreur en plaçant les *Schlachtflieger* (pilotes d'assaut) sous la responsabilité du *General der Jagdflieger* (général des pilotes de chasse).En tant que tel, Adolf Galland est également responsable des programmes les concernant. Or, cet ancien pilote d'assaut (il volait avec le II.(Schl)/LG 2 au début de la guerre), se désintéressera totalement de la question pour se concentrer uniquement sur la chasse.

Le renforcement de l'aviation d'assaut entraîne l'entrée en service précipitée du Hs 129. Les Hs 129B-0 de présérie et les premiers Hs 129B-1 de série sont affectés peu après sa création au II./Sch.G. 1.

L'accueil des pilotes reste mitigé. L'avion rend plus de 30 km/h au Ju 87D, dont la pointe de vitesse n'est pas la qualité essentielle, il est peu maniable et la visibilité, déjà médiocre, est encore diminuée par la masse des moteurs en étoile français. Ils apprécient, en revanche, son blindage et la polyvalence de ses charges offensives.

Les Hs 129 vont participer dès la fin mai 1942 à l'une des plus importantes batailles du front de l'Est dans le secteur de Stalino, alors que les troupes soviétiques tentent de forcer le passage pour rompre leur encerclement dans le saillant d'Izyoum. Les Hs 129, continuellement sur la brèche entre le 23 et le 25 mai, parviennent à bloquer les contre-attaques des blindés soviétiques et, malgré plusieurs tentatives de percées, l'armée Rouge doit refluer, laissant sur le carreau plus de 240 000 prisonniers, 1 200 chars et 2 000 pièces d'artillerie. Le II./Sch.G. 1 perd trois Hs 129B abattus par la DCA soviétique le 23 mai.

Le Hs 129B a été conçu de manière à accepter divers modules alternatifs (*Rütsätze*) dont un, le R2, permet l'installation de deux canons MK 101 de 30 mm pour la lutte antichar. En juillet 1942, un certain nombre de modules R2 arrivent à la 5./Sch.G. 1.Cependant, le MK 101 s'avère incapable de transpercer le blindage des T-34 et des KV-1.

En novembre 1942, le Hs 129B-1/R2 est également affecté à une unité spécialement formée pour la lutte antichar, la *Panzerjägerstaffel*/JG 51 ou 13.(Pz.)/JG 51, formée à Deblin au mois d'août. Au mois de décembre, bien que conservant sa dénomination officielle, cette escadrille est administrativement rattachée au II./Sch.G. 1. Les Hs 129B de ces deux unités sont intensivement engagés dans la région de Koursk au tout début de l'année 1943 et, entre le

1er et le 16 janvier, ils revendiquent la destruction de 13 chars ennemis, malgré des conditions atmosphériques exécrables et un taux de disponibilité au plus bas.

Interlude en Afrique

En septembre 1942, un groupe de réserve destiné à former des pilotes de *Zerstörer* est formé à Deblin-Irena (Pologne) sur Hs 129B-1/R2. Rebaptisé 4.(Pz)/Sch.G. 2, il est confié au *Hauptmann* Bruno Meyer. Le 7 novembre, l'escadrille se pose à Tobrouk. Le lendemain, les forces anglo-américaines débarquent en Afrique du Nord et prennent l'*Afrika Korps* en tenaille. La première mission est effectuée le 17 novembre, mais les ennuis ne tardent pas à survenir. Le soleil africain exacerbe la tendance du Gnome-Rhône à surchauffer et il souffre vite d'indigestion de poussière et de sable. Cela est assez inexplicable, car les Français, qui utilisent le même moteur dans les mêmes conditions, ne connaissent pas ce problème de manière aussi aiguë. Sans doute, le filtre à air est-il inadapté, mais c'est d'autant plus étonnant que la Luftwaffe possède une longue expérience de l'emploi d'avions à moteur en étoile en zone sablonneuse.

Très vite, les avions sont incapables d'assurer leurs missions et le 20 novembre, l'avance alliée contraint l'escadrille à se replier. Le 31 décembre, les sept derniers avions en état de vol rejoignent Tripoli où trois sont détruits lors d'un bombardement allié. Les pilotes sont renvoyés en Allemagne et les mécaniciens... en Russie.

Sans filtre adapté, la première aventure africaine du Hs 129 s'achève sur un fiasco lamentable.

Mais, d'autres aventures africaines attendent le Hs 129. Fin octobre 1942, la 5./Sch.G. 1 de l'*Oberleutnant* Franz Oswald est repliée sur Jesau, en Prusse-Orientale, où elle est rééquipée en Hs 129B-2. Le 29 novembre, l'escadrille atterrit à Tunis el-Aouina. Cette fois, les problèmes techniques qui ont cloué Bruno Meyer et ses chasseurs de chars au sol ont été résolus. Des problèmes, les Hs 129 vont cependant en connaître d'autres : la montée en puissance de l'aviation alliée en Tunisie rend chaque nouvelle sortie plus hasardeuse que la précédente. La Luftwaffe ne dispose pas

Suite du texte p. 52

La Schlachtgeschwader 1

Accueil triomphal pour le *Hauptmann* Georg Dörffel (à gauche), commandant le I./Sch.G. 1, pour sa 800e mission de guerre, à Orel le 14 juillet 1943. Le *Kommodore* en personne, le *Major* Alfred Druschel (face à Dörffel), est venu le féliciter. (Bundesarchiv-Coblence)

Cette escadre d'assaut est formée le 13 janvier 1942 à Werl, près de Dortmund, par changement de dénomination du II.(Schl)/LG 2. Son équipement est alors composé de Bf 109E-7.
Un second groupe à deux escadrilles lui est adjoint, formé à la même date à Lippstadt. Ses 5. et 6. *Staffeln* sont entièrement équipées en Hs 129B. Parallèlement sont également mises sur pied deux *Staffeln* indépendantes, les 4. et 8./Sch.G. 1, créées à Dugino, en Russie centrale, la première récupérant des Bf 109E-7 de l'ex-II.(Schl)/LG 2, la seconde ses Hs 123A. Cependant, en avril 1942, la 8./Sch.G. 1 est repliée en Allemagne où elle est dissoute. Ses Hs 123A servent alors à former la 7. *Staffel* du II./Sch. G.1. Toutefois, une nouvelle 8./Sch.G. 1 est reformée sur Bf 109E-7 et est envoyée dans le sud de l'Ukraine où elle est administrativement rattachée au II./Sch. G.1.

I./Sch. G. 1
Si ce groupe est officiellement activé à Werl, il se trouve encore à Dugino au moment de sa création. En raison des vives tensions qui persistent sur le front à l'ouest de Moscou, le groupe n'est replié à Werl qu'en mars. Après un court entraînement, il est transféré au VIII. *Fliegerkorps* en Crimée en mai pour la reconquête de la péninsule de Kertch (opération « Trappenjagd »). Une fois la Crimée conquise (à l'exception de Sébastopol), le groupe est envoyé dans la région de Kharkov pour réduire le saillant d'Izyum. Il s'y emploie en attaquant les concentrations de troupes et les lignes d'approvisionnement, et en intervenant directement sur le champ de bataille contre les blindés soviétiques. La contre-attaque de l'armée Rouge est repoussée le 28 mai.
Le I./Sch.G. 1 appuie ensuite la percée de la 6. *Armee* vers le Don et Stalingrad qui est entamée le 25 juin. La rapide avance de la Wehrmacht entraîne plusieurs changements de base, à Tatsinskaïa en juillet, Frolov (près d'Oblivskaïa) en août, puis à Tousov où le groupe stationnera jusqu'en novembre.
La contre-attaque soviétique à Stalingrad, lancée le 19 novembre, entraîne un regain d'activité et la nécessité de replier le groupe à Millerovo puis à Tchachty début janvier 1943. En février, il participe aux tentatives de contenir la percée soviétique dans le bassin du Donets depuis Gorlovka. Il est ensuite engagé dans les opérations pour la reprise Kharkov en mars.
Alors que le front se stabilise, le I./Sch.G. 1 est transformé sur Fw 190A. En juillet, il est envoyé dans le secteur d'Orel où il effectue de nombreuses sorties quotidiennes entre le 8 juillet et le 2 août. Après la chute d'Orel (4 août), le groupe est replié sur Karatchev puis sur Bryansk. En septembre, il est dirigé vers le nord de l'Ukraine pour briser une percée des blindés soviétiques visant à prendre Kiev.
Le 18 octobre 1943, le groupe est rebaptisé II./SG 77, mais sa première escadrille est dissoute pour permettre de recompléter les deux autres.

II./Sch. G. 1
Fin avril, le groupe est affecté à la *Luftflotte* 4 et part pour le secteur sud et la Crimée. Il suit un parcours identique à celui du premier groupe En juillet, tandis que sa 6 *Staffel* opère depuis le bord de Kharkov, les deux autres se battent dans la région d'Orel et de Tchatalovka. À partir de la mi-juillet, le groupe appuie la progression de la Wehrmacht en direction de Stralingrad et, à la fin du mois, sa 5. *Staffel* est détachée à la JG 51 pour opérer dans le secteur d'Orel. Elle est ensuite renvoyée en Prusse-Orientale avant d'être transférée en Tunisie où elle prendra la dénomination de 8.(Pz)/Sch.G. 2. Elle est remplacée au sein de la Sch.G. 1 par une nouvelle escadrille équipée en Fw 190.
Les opérations pendant la bataille de Stalingrad sont très coûteuses pour le groupe qui perd 7 Hs 129B entre novembre et décembre. Début décembre, le *Stab* et la 6. *Staffel* s'installent à Rossotch, au nord-est de Kharkov, pour tenter d'empêcher les chars soviétiques de culbuter les 3e armée roumaine et 8e armée italienne. Fin décembre, ce qui reste du II./Sch.G. 1 est replié à Vorochilovgrad, puis en Pologne pour être reconstitué et transformé sur Fw 190A, à l'exception de la 7. *Staffel* qui conserve ses Hs 123A.
En avril 1943, le groupe est à nouveau en première ligne, cette fois dans le nord du Caucase en soutien de la 17. *Armee* mise à mal dans la tête de pont du Kouban. Toutefois, fin juin, priorité est donnée à l'offensive de Koursk et le 2 juillet, le groupe remonte à Varvarovka. Il participe de loin à l'opération « Zitadelle », n'étant réellement engagé que début août contre les blindés soviétiques qui attaquent Kharkov.
Après les durs combats de Kharkov, il est replié à Kiev en septembre où il doit faire face aux avant-gardes mécanisées soviétiques qui menacent Kiev.
Le 18 octobre 1943, le groupe est rebaptisé II./SG 2.

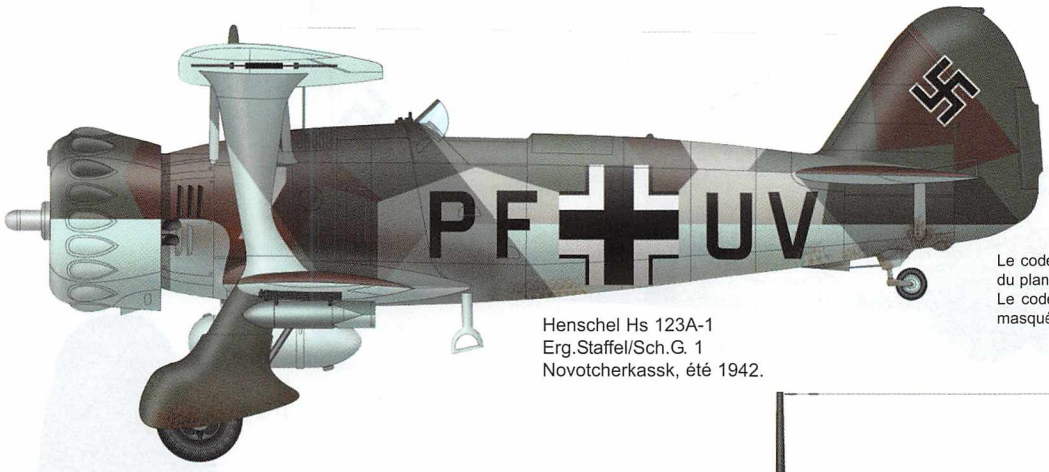
4.(Pz)/Sch.G. 1
Créée sur place à Dugino, cette escadrille indépendante opère sous les ordres du VIII. *Fliegerkorps*. Probablement dissoute puis aussitôt recréée en mai 1942, on la retrouve en Crimée le 10 mai, puis dans le secteur de Voronezh en juillet.
Transformée en Hs 129B-1 et devenue 4.(Pz)/Sch.G. 1, elle est engagée à Stalingrad avant d'être repliée et rééquipée en Hs 129B-2. Présente à Poltava en mars 1943 et à Stalino en avril, elle participe aux combats pour la survie de la tête de pont du Kouban en mai. Renvoyée en Allemagne en juin, elle voit ses avions recevoir des canons MK 103 pour la lutte antichar. Elle est évidemment engagée à Koursk où ses pertes sont sévères (7 Hs 129B-2 abattus par la DCA russe, trois tués et deux disparus en juillet). Elle fait retraite en Ukraine centrale, arrivant à Kiev fin septembre.
Le 18 octobre 1943, elle devient 10.(Pz)/SG 9.

8.(Pz)/Sch.G. 1
En mai 1942, la 8./Sch.G. 1 participe à la réduction du saillant d'Izyoum, puis prend une part très active à la bataille de Stalingrad depuis Tousov et Morosovskaïa. À la mi-décembre, elle est repliée pour être transformée sur Hs 129B. Elle devient alors 8.(Pz)/Sch.G. 1.
Début avril 1943, elle se trouve au-dessus de la tête de pont du Kouban où elle enregistre des pertes sévères (5 Hs 129B abattus en avril et 5 autres en mai). Repliée en juin, elle ne revient au front qu'en juillet pour l'opération « Zitadelle ». Fin août, elle est envoyée d'urgence colmater les brèches entre Kharkov et Stalino. Fin septembre, elle est repliée à Zaporozhye, dans le sud de l'Ukraine.
Le 18 octobre 1943, elle est rebaptisée 11.(Pz)/SG 9.

Erg. Staffel/Sch.G. 1
Elle est formée à Novotcherkassk le 13 janvier 1942 par simple changement de dénomination de l'Erg. Staffel (Schl)/LG 2. Elle est équipée de Hs 123A pour l'entraînement des nouveaux pilotes avant leur affectation aux escadrilles opérationnelles.
Elle est dissoute fin décembre 1942, au moment du retrait du front de la Sch. G. 1.

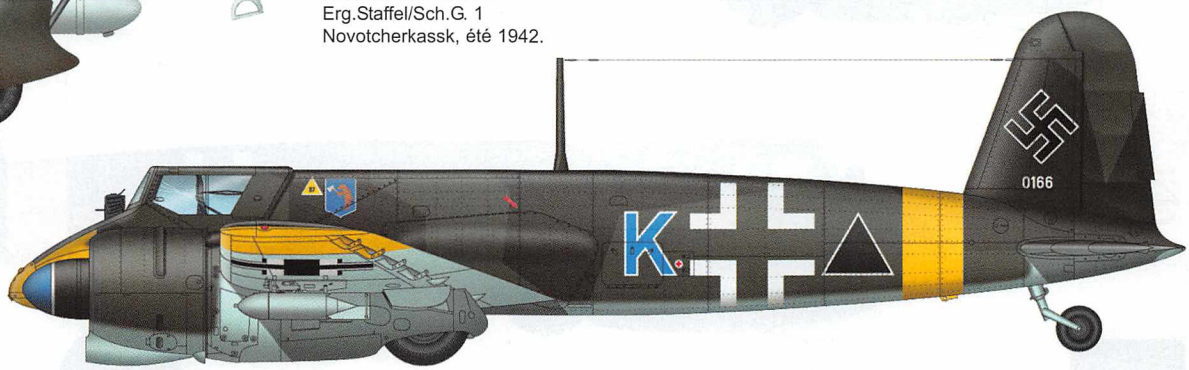
Commandants d'escadre et de groupe
***Schlachtgeschwader* 1**

***Stab* Sch.G. 1**	
Obstlt Otto Weiss	01.42 - 06.42
Obstlt Hubertus Hitschhold	06.42 - 03.43
Maj Alfred Druschel	03.43 - 10.43
I./Sch.G. 1	
Maj Alfred Druschel	01.42 - 03.43
Maj Georg Dörffel	03.43 - 09.43
Htpm Siegfried Steinhoff	09.43 - 10.43
II./Sch.G. 1	
Hptm Paul-Freidrich Darjes	01.43 - 09.42
Htpm Frank Neubert	10.42 - 09.43
Hptm Heinz Frank	09.43 - 10.43

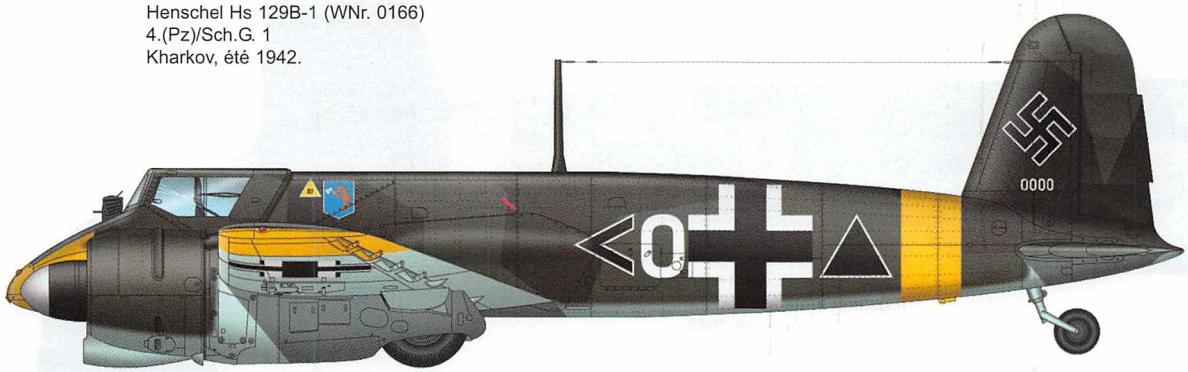


Le code PF-UV est répété sur les intrados du plan supérieur.
Le code tactique « 7 » blanc est en partie masqué par le mât.

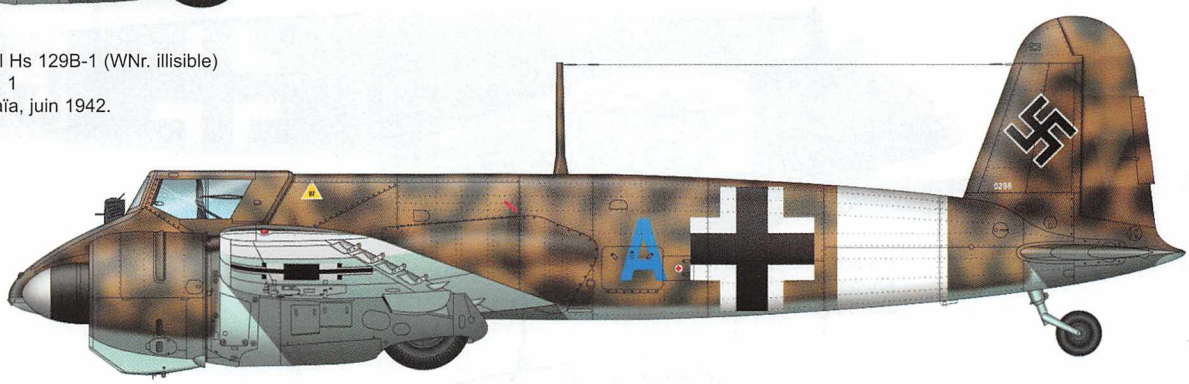
Henschel Hs 123A-1
Erg.Staffel/Sch.G. 1
Novotcherkassk, été 1942.



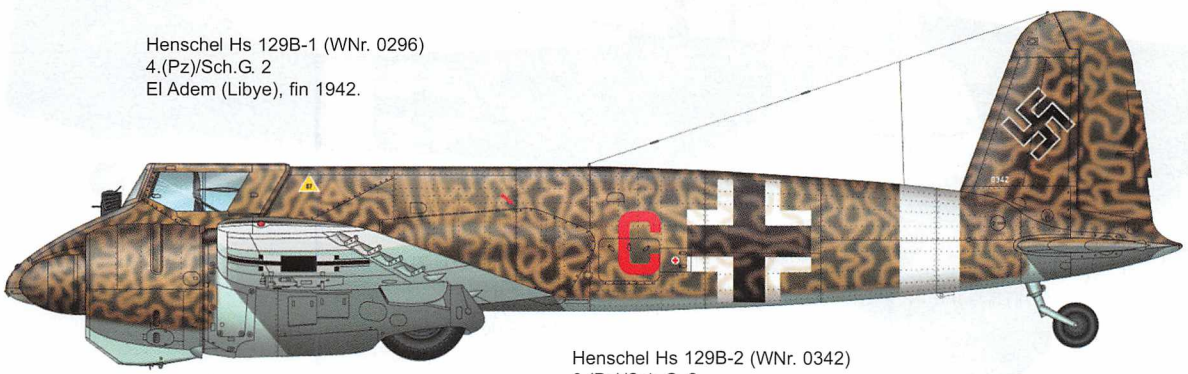
Henschel Hs 129B-1 (WNr. 0166)
4.(Pz)/Sch.G. 1
Kharkov, été 1942.



Henschel Hs 129B-1 (WNr. illisible)
5./Sch.G. 1
Tatsinskaïa, juin 1942.

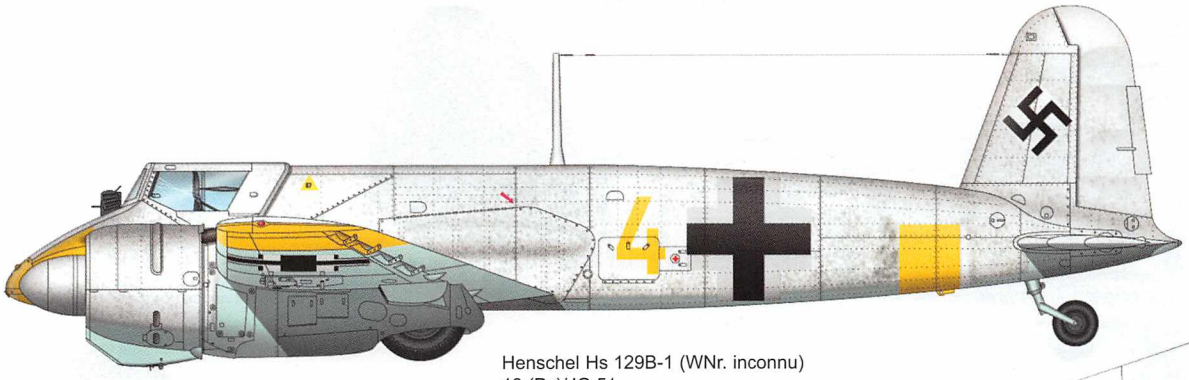


Henschel Hs 129B-1 (WNr. 0296)
4.(Pz)/Sch.G. 2
El Adem (Libye), fin 1942.

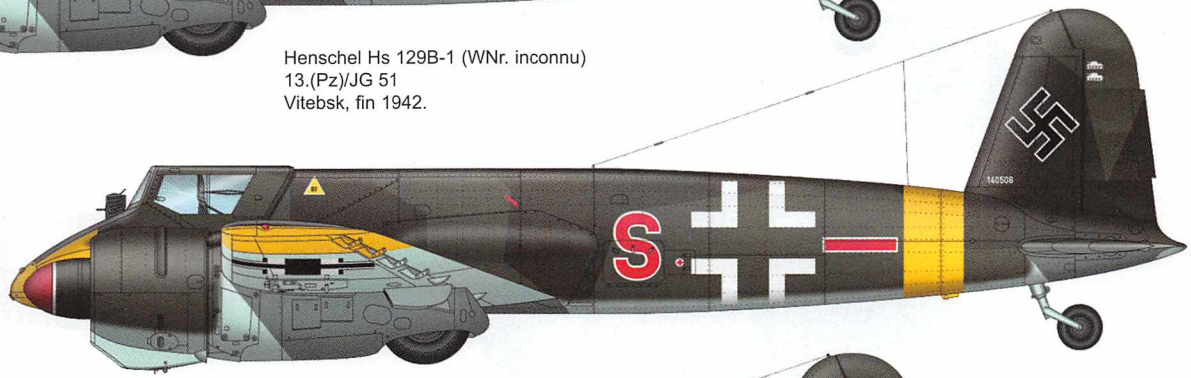


Henschel Hs 129B-2 (WNr. 0342)
8.(Pz)/Sch.G. 2
Tunis-el Aouina, mai 1943.

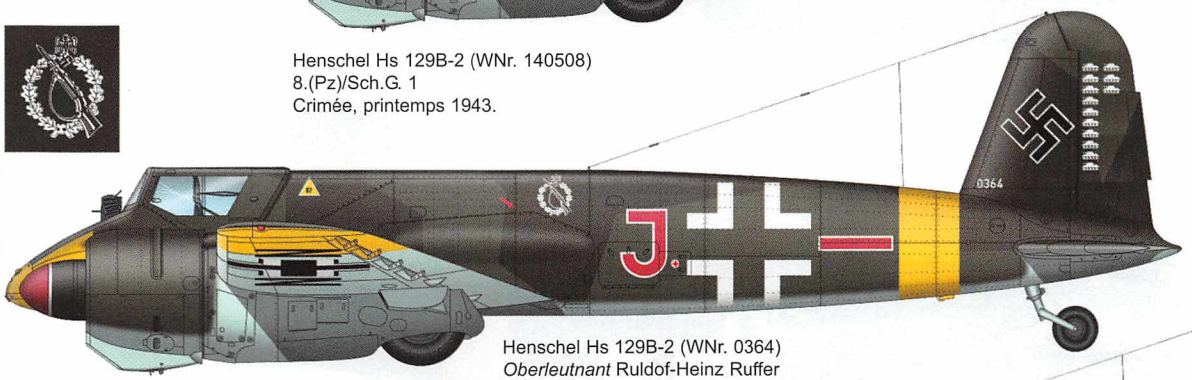
© P-A. Tilley - 2005



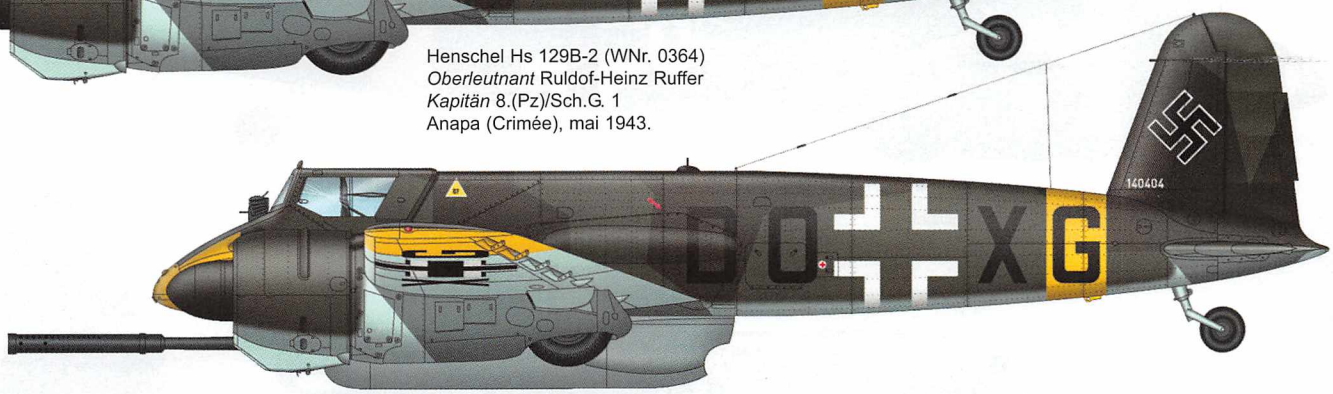
Henschel Hs 129B-1 (WNr. inconnu)
13.(Pz)/JG 51
Vitebsk, fin 1942.



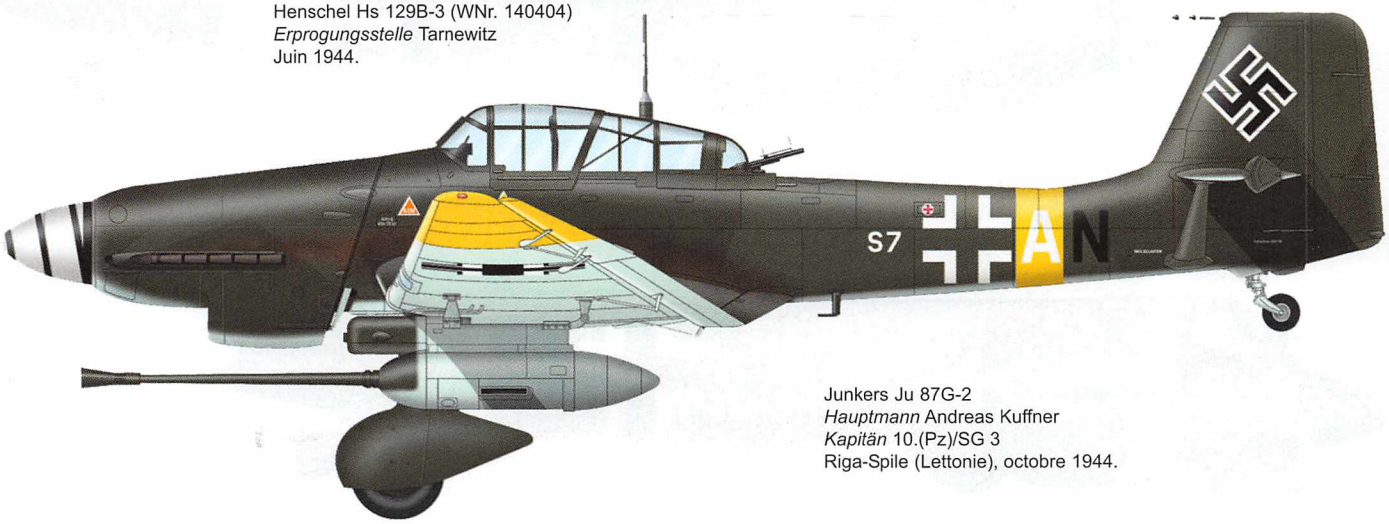
Henschel Hs 129B-2 (WNr. 140508)
8.(Pz)/Sch.G. 1
Crimée, printemps 1943.



Henschel Hs 129B-2 (WNr. 0364)
Oberleutnant Ruldof-Heinz Ruffer
Kapitän 8.(Pz)/Sch.G. 1
Anapa (Crimée), mai 1943.

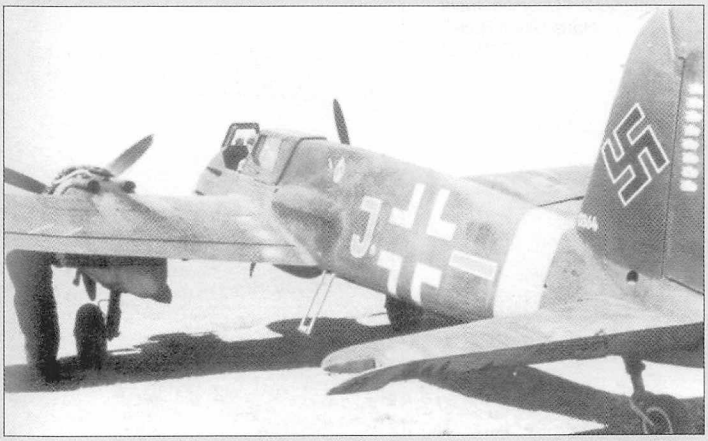


Henschel Hs 129B-3 (WNr. 140404)
Erprogungsstelle Tarnewitz
Juin 1944.



Junkers Ju 87G-2
Hauptmann Andreas Kuffner
Kapitän 10.(Pz)/SG 3
Riga-Spile (Lettonie), octobre 1944.

Rudolf-Heinz Ruffer



Belles photos de propagande montrant l'*Oberleutnant* Rudolf-Heinz Ruffer devant deux chasseurs de chars.
À gauche et en haut, le WNr. 0364 (« J » rouge), probablement vers avril ou mai 1943 lors des opérations dans le Kouban. Sur le ciché de gauche, on note que le dernier char de la rangée de gauche et tous ceux de la rangée de droite ne sont que des silhouettes. L'appareil sera perdu en opérations le 27 mai 1943.
Ci-dessus, le « G » rouge, qui est peut-être le WNr. 141966 sur lequel disparaîtra Ruffer le 16 juillet 1944.
(ECPA-D et Bundesarchiv)

Né dans un petit village de Silésie en janvier 1920, Rudolf-Heinz Ruffer s'engage dans la Luftwaffe en octobre 1939. Il commence sa carrière dans la chasse, avec le 1./*Ergängzungsjagdgruppe Ost* en juillet 1942, mais il est rapidement transféré à l'aviation d'assaut. Il rejoint ainsi la 8.(Pz)/Sch.G. 1 au moment où elle est transformée sur Hs 129.

Promu *Oberleutnant* en mars 1943, il prend le commandement de son escadrille le 8 avril. En octobre 1943, celle-ci est rebaptisée 10.(Pz)/SG 9. Il est nommé *Hauptmann* au début de l'année 1944 et remplace fréquemment le *Major* Bruno Meyer à la tête du IV./SG 9. Le 9 juin 1944, il reçoit la *Ritterkreuz*, premier pilote de Hs 129 à recevoir cette haute distinction. Son palmarès officiel est alors de 72 chars détruits.

Le 16 juillet 1944, à 19h30, il est atteint par un coup direct de la DCA soviétique dans la région de Volkasusanka et son « G » rouge (WNr. 141966) s'écrase le long de la voie ferrée Radtsiekov-Staïanov.

Les « as » de la chasse aux chars

Obst Hans-Ulrich Rudel	SG 2	519
Maj Horst Kaubisch	SG 1	137
Oblt Harmut Vogt	SG 77	125
Ofw Abnton Hubsch	SG 2	120
Hptm Gerhard Studemann	SG 77	117
Ofw Alois Wosnitza	SG 10	104
Hptm Hendrick Stahl	SG 2	100
Lt Jakob Jenster	SG 2	100
Lt Anton Korol	SG 2	99
Oblt Wilhelm Joswig	SG 2	88
Oblt Max Diepold	SG 77	87
Lt Wilhelm Noller	SG 10	86
Ofw Hans Ludwig	SG 2	85
Ofw Heinz Edhoffer	SG 2	84
Maj Theodor Nordmann	SG 3	80
Lt Kurt Plenzat	SG 2	80
Ofw Siegfried Fisher	SG 1	80
Hptm Kurt Lau	SG 103	80
Hptm Rudolf-Heinz Ruffer	SG 9	80

Retour de mission pour ces deux Ju 87G-2, probablement en Roumanie en septembre 1944. Au premier plan, le T6+AD du *Kommandeur* du III./SG 2, l'*Oberstleutnant* Hans-Ulrich Rudel. (ECPA-D)

d'un nombre suffisant de chasseurs pour fournir une escorte musclée à chaque fois. Il est alors donné l'ordre de n'attaquer que les blindés isolés ou en petits groupes, qui, ayant percé les lignes allemandes, se trouvent alors sans soutien aérien ou sans DCA. Par le fait même, le rendement de l'escadrille s'en ressent et des jours entiers s'écoulent sans le moindre ordre de mission.

Le 20 janvier 1943, l'unité est rebaptisée 8.(Pz)/Sch.G. 2, Oswald étant confirmé dans son statut de *Staffelkapitän*.

La fin de l'aventure africaine est proche. Le 25 avril 1943, l'escadrille est repliée à Decimomannu, en Sardaigne, avant de regagner Delin-Irena en prévision de son retour sur le front russe. Elle aura perdu quatre Hs 129 abattus par la chasse et cinq autres par la DCA alliées.

L'installation de deux canons de 37 sur le Ju 87 fait naître autant d'intérêt que de doutes.

La course au calibre

Les espoirs mis dans le remarquable canon MK 101 ayant été quelque peu déçus, il est inévitable que la Luftwaffe se lance dans la course au calibre pour venir à bout des blindages récalcitrants des gros chars soviétiques. Nous limiterons cette étude au cas des armes réellement mises en service.

En décembre 1942, le centre d'essai de Rechlin monte deux canons de DCA FlaK 18 de 37 mm sous les ailes d'un Ju 87D-1. Cette association contre nature fait naître autant d'intérêt que de doutes. Certes, l'obus en carbure de tungstène (on parle alors de wolfram) transperce 95 mm de blindage sous un angle de 90° à 600 m de distance (et 140 mm à 100 m). Mais la question qui se pose est de savoir combien de pilotes seront capables de mettre un coup au but, car l'avion se maîtrise plus qu'il ne se pilote et le poids des armes (295 kg, hors carénage et connexions) et leur encombrement (le fût du canon mesure 3,63 m de long à lui seul) rend le Ju 87 encore plus vulnérable qu'il ne l'a jamais été.

Il va falloir toute la persuasion et l'enthousiasme d'un Hans-Ulrich Rudel pour effacer la pitoyable prestation de son unité expérimentale, la *Panzerjägerstaffel* St.G. 2 envoyée au-dessus du Kouban en juin 1943 et ajouter le Ju 87G à l'arsenal de la Luftwaffe. Deux versions du *Kanonenvogel* (oiseau-canons) sont produites, le G-1, qui n'est qu'un D-1 transformé, et le G-2, un D-5 modifié sur les chaînes de montage, dont 208 exemplaires sont pris en compte avant que le Junkers Ju 87 ne sorte des programmes de la Luftwaffe en octobre 1944. C'est tout juste suffisant pour armer une dixième *Panzerjägerstaffel* dans quatre *Schlachtgeschwader* : SG 1, SG 2, SG 3 et SG 77. Ultérieurement, les 10.(Pz)/SG 1 et 10.(Pz)/SG 3 seront regroupées au sein d'un I./SG 9.

Rudel, qui se passionne pour cet avion antichar, souligne qu'il est inopportun de l'utiliser sur un front statique où les défenses anti-aériennes sont bien en place. Il préconise son emploi en vol rasant et à basse altitude, toute ressource violente consécutive à un piqué risquerait de briser les ailes en raison de l'accroissement singulier de la charge alaire. Il est le premier à se faire accompagner par des Ju 87 porteurs de bombes dans le but de traiter les emplacements de DCA.

Les canons sont harmonisés pour converger à 400 m et sont légèrement inclinés vers le haut, de manière à ce que les obus traversent la mire à environ 350 m de la cible. Toutefois, les pilotes les plus chevronnés feront converger leurs canons à 100 m.

Plusieurs autres canons de gros calibre sont testés entre 1942 et 1943, mais nous ne retiendrons que les Rheinmetall-Borsig KwK 39 de 50 mm et PaK 40 de 75 mm, tous deux conçus comme arme antichar terrestre.

Le Junkers Ju 88, l'avion à tout faire de la Luftwaffe, va les essayer tous les deux. Le premier dans la version Ju 88P-4 et le second dans la version Ju 88P-1 (la version P-2 est armée de deux canons de 37 mm et la version P-3 est semblable à la précédente, mais avec un blindage renforcé).

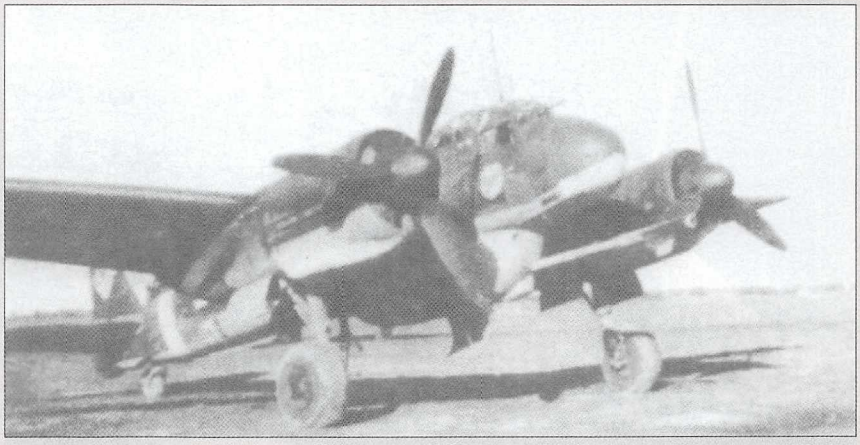
Le prototype Ju 88P V1 vole à l'été de 1942 avec un KwK 39 monté dans une énorme gondole ventrale qui le fait surnommer « la grosse Bertha » lors de ses essais à Bernburg. En principe, le poste de tir inférieur arrière est maintenu avec deux MG 81Z. Dans les faits, cela semble peu probable étant donné le manque de place et le fait que les douilles étaient éjectées directement dans la gondole. Les essais ayant donné à peu près satisfaction, la version Ju 88P-1 est mise en production. Celle-ci se distingue du prototype par l'installation du canon PaK 40 de 75 mm (avec un magasin automatique de 10 obus) et par une protection renforcée des moteurs. Les premiers exemplaires sont versés à la *Panzerjägerstaffel* 92, unité d'expérimentation opérationnelle créée en juin 1942 et rattachée au III./KG 1. Quelques autres sont affectés au *Panzerjägerkommando* Ju 88 formé en juillet.

Les premières sorties s'avèrent désastreuses. La cadence du canon est trop lente (30 obus/mn) et les vibrations qu'il produit en cas de tir continu manquent de disloquer l'avion en vol. En outre, malgré le soin apporté par le constructeur au positionnement du canon, le souffle étouffe les moteurs. Le Ju 88P perd ses deux atouts essentiels, une bonne vitesse de pointe et une remarquable maniabilité pour un bimoteur de cette taille. À 11 050 kg en charge, il plafonne à 393 km/h, ce qui le rend très vulnérable à la chasse soviétique mais aussi à la défense anti-aérienne. D'ailleurs la plupart des quelque 20 Ju 88P-1 produits sont descendus par la DCA russe !

Cependant, Junkers ne s'avoue pas battu. Des cellules de A-4 sont transformées en Ju 88P-2, version identique à la précédente mais avec deux canons FlaK 38 de 37 mm à la place du canon de 75 mm. Les résultats sont moins catastrophiques. Bien que conçus pour la lutte antichar, les Ju 88P-2 sont affectés à la défense du Reich. Ils s'avèrent trop lents pour rattraper les quadrimoteurs américains, même chargés de bombes, et si peu maniables qu'ils offrent un cible inespérée aux mitrailleurs des B-17.

Le Ju 88P-3 est identique au P-2, mais il possède un blindage renforcé. Fin 1944 apparaît l'ultime version, P-4, armée d'un canon KwK de 50 mm. Trente-deux exemplaires en sont construits, dont certains seront testés comme chasseurs de nuit.

Selon certaines sources, le He 177A-3/R5 serait né d'une transformation effectuée par une escadrille de la KG 50 qui aurait monté des BK 5 (antichar de 50 mm) lors de la bataille de Stalingrad, à la fin de l'année 1942. La version officielle produite par Heinkel est armée d'un PaK 40 de



Un des Junkers Ju 88P-1 affecté à la *Panzerjägerstaffel* du III./KG 1.
(MAP)

75 mm et dispose de moteurs DB 610 en remplacement des DB 606, mais seulement cinq machines sont ainsi modifiées, les vibrations du canon créant des criques dans la structure de l'avion !

Henschel 129 : le retour

Avec la bataille de Koursk et l'apparition sur le front de l'Est de blindés soviétiques de plus en plus nombreux, l'idée se fait jour de spécialiser le Hs 129 dans la lutte antichar et d'abandonner aux autres appareils d'assaut toutes les autres cibles relevant de l'appui tactique. Dans cette optique, il est manifeste que l'appareil n'est pas assez puissamment armé, ses MK 101 de 30 mm ne parvenant pas à percer la cuirasse des T-34 et autres KV-1.

L'arrivée de la version B-2 est l'occasion de monter une arme à la fois plus puissante et tout aussi légère, le canon MK 103, également de 30 mm.

Les vibrations produites par le canon de 75 manquent de disloquer l'avion en vol.

D'autres armes anti-char sont également testées, comme le BK 3,7, les lance-grenades Wfr.Gr. 21 et 28, les fusées Panzerblitz et quelques autres, jusqu'au mortier automatique SG 113A de 77 mm.

On s'en doute, le PaK 40 ne pouvait pas laisser le bureau d'étude d'Henschel indifférent. Un prototype en est ainsi équipé en mai 1944. Les essais conduits à Rechlin et Tarnewitz montrent qu'en raison de la faible vitesse d'ap-

Le WNr. 0373 (« N » rouge) de la 8.(Pz)/Sch.G. 1 montre la gondole ventrale renfermant le canon MK 103.
Cet appareil sera abattu par la DCA le même jour que le « J » qui figure en page 51.
(Bundesarchiv - Coblence)

Une maquette de l'impressionnant PaK 40 de 75mm monté sur le Hs 129B-2 WNr. 141258 (BH+ZS) (D.R.).

proche du Hs 129, il est possible de tirer quatre obus entre 1 000 et 200 m de la cible. Et pas n'importe quel obus. Un seul au but suffit à faire exploser un char, même le mieux blindé.

Ainsi naît la version B-3, dont les trois premiers exemplaires sont confiés à l'*Erprobungskommando* 26 et les premières machines de série à la 13.(Pz)/SG 9 de l'*Oberleutnant* Franz Oswald en novembre 1944. Cependant, sous conditions opérationnelles, le canon révèle un certain nombre de défauts qui ne pourront jamais être éradiqués, d'autant que la fabrication du Hs 129 est abandonnée prématurément en septembre 1944 après la sortie du 25e Hs 129B-3, la faute en incombant aux Alliés qui ont réoccupé les usines françaises qui travaillaient sur le programme du Hs 129. Toutefois, quand il fonctionne, le PaK 40 s'avère particulièrement redoutable en parvenant à percer des trous d'un mètre de diamètre dans la coque des chars russes de la dernière génération, comme l'IS-2.

Le Hs 123B-3 était en fait un B-2 modifié au blindage renforcé. Celui-ci porte un collimateur standard. À noter que le collimateur conçu pour le PaK 40, le ZFR 3B sera fort peu apprécié des pilotes. (MAP)

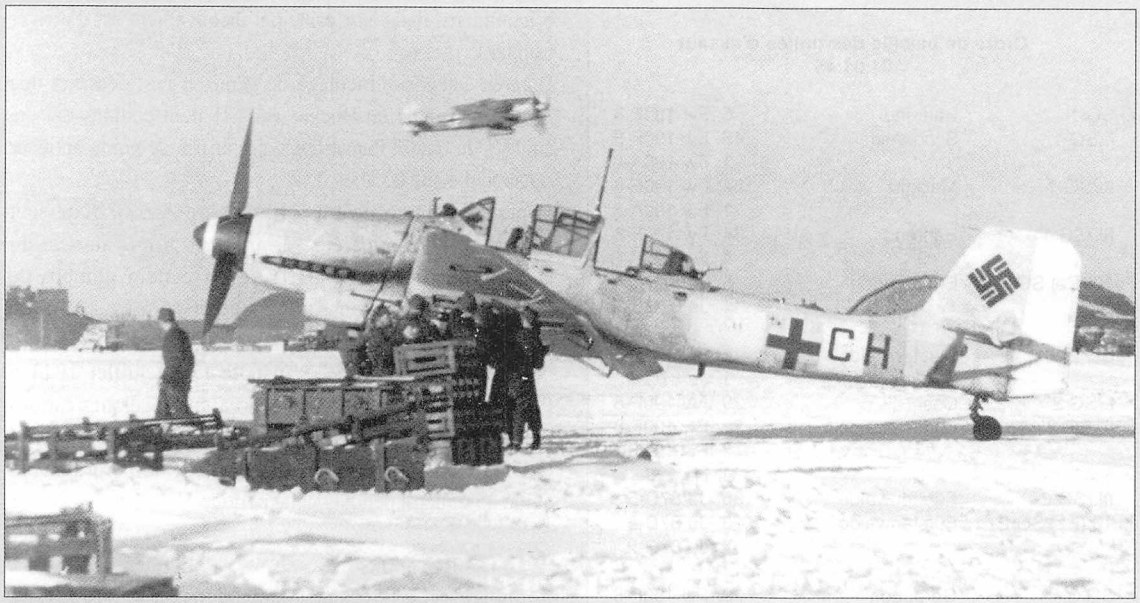
Le temps de la réorganisation

La mort du général Jeschonneck, chef d'état-major de la Luftwaffe, et son remplacement par le général Korten entraînent des conséquences heureuses pour l'aviation d'assaut. L'une des premières actions de Korten est de créer une inspection spécifique (*General der Schlachtflieger*) qu'il confie à l'*Oberstleutnant Dr.jur.* Ernst Kupfer, le 1er septembre 1943.

Kupfer est sans nul doute l'homme de la situation. Pilote de *Stuka* depuis septembre 1940, il a baroudé sur tous les fronts, se payant le luxe de porter un coup fatal au croiseur britannique *Gloucester* au large de la Crète et d'endom-

Réorganisation des unités d'assaut 18.10.1043

St.G. 1	SG 1	Obstlt Preßler
I./St.G. 1	I./SG 1	Maj Kaubitsch
II./St.G. 1	II./SG 1	Maj Ernst
III./St.G. 1	III./SG 1	Hptm Lang
St.G. 2	SG 2	Obstlt Stepp
I./St.G. 2	I./SG 2	Hptm Boerst
II./St.G. 2		Maj Otte
III./St.G. 2	III./SG 2	Maj Rudel
St.G. 3	SG 3	Maj Kuhlmey
I./St.G. 3	I./SG 3	Hptm Naumann
II./St.G. 3	II./SG 3	Hptm Neumann
III./St.G. 3	III./SG 3	Hptm Jacob
I./St.G. 5	I./SG 5	Maj Moebus
St.G. 77	SG 77	Maj Bruck
I./St.G. 77	I./SG 77	Maj Henze
II./St.G. 77	III.SG 10	Hptm Gläser
III./St.G. 77	III./SG 77	Hptm Jakob
St.G.151	SG 151	Obst Christ
I./St.G. 151	I./SG 151	Hptm Schrepfer
II./St.G. 151	dissous	
III./St.G. 151	III./SG 151	Hptm Hanschke
IV./St.G. 151	II./SG 151	Hptm Heins
Einsatzst. St.G. 151	13./SG 151	Hptm Weitzel
Stab/Sch.G. 1	dissous	
I./Sch.G. 1	II./SG 77	Hptm Steinhoff
II./Sch.G. 1	II./SG 2	Hptm Dörffel
Stab/Sch.G. 2	SG 4	Maj Brücker
I./Sch.G. 2	I./SG 10	Maj Dahlmann
II./Sch.G. 2	I./SG 4	Maj Dörnbrack
Führer der Pz.J.St.	IV./SG 9	Hptm Meyer
4.(Pz)/Sch.G. 1	10.(Pz)/SG 9	Oblt Dornemann
8.(Pz)/Sch.G. 1	11.(Pz)/SG 9	Lt Orth
4.(Pz)/Sch.G. 2	12.(Pz)/SG 9	Hptm Matuschek
8.(Pz)/Sch.G. 2	13.(Pz)/SG 9	Oblt Oswald
13.(Pz)/JG 51	14.(Pz)/SG 9	Oblt Jolas
Stab/SKG 10	SG 10	Maj Schumann
I./SKG 10		Hptm Dahlmann
II./SKG 10	II./SG 4	Hptm Walther
III./SKG 10	III./SG 4	Hptm Dedekind
IV./SKG 10	II./SG 10	Maj Baudmann



À l'hiver de 1943/44, les jours du Ju 87 sont comptés au sein des *Schlachtgeschwadern*. Il n'en restera bientôt plus qu'une à la fin de la guerre, le III./ SG 2
Le Ju 87 n'équipe plus alors que les unités de nuisance nocturne, ainsi que les 10.(Pz)/SG 2 et 77.
Ici, un Ju 87D-5 de la 1./SG 1 (L1+CH) à Bobruisk, début 1944.
(ww2images.com)

mager fortement le cuirassé *Révolution d'Octobre* dans le port de Cronstadt. Décoré de la Croix de chevalier avec Feuilles de chêne en janvier 1943, *Kommodore* de la St.G. 2 en mars, il réussit un véritable exploit entre le 19 et le 21 juillet. À la tête d'un groupement tactique, baptisé *Stuka-Verband Kupfer*, il réussit à arrêter puis écraser une offensive des blindés soviétiques visant à forcer la charnière entre la IX[e] et II[e] *Armee*. Pendant trois jours, les avions d'assaut des St.G. 2, I./St.G. 3 et II./St.G. 77, sous la protection des chasseurs du III./JG 3, réalisent une véritable noria au-dessus des avant-gardes russes, permettant à la Wehrmacht de colmater la brèche.

En tant qu'inspecteur de l'aviation d'assaut, sa première décision est de remplacer le Ju 87 et le Hs 123 par le Fw 190 au rythme d'un groupe toutes les trois semaines. Par ordre secret n° 11125/43, les escadres de *Stuka*, celles d'appui tactique et les *Schnellkampfgeschwadern* sont désormais rebaptisées de manière uniforme *Schlachtgeschwadern* (SG en abrégé). Une certaine réorganisation administrative a alors lieu (voir tableau page précédente).

Malheureusement pour lui, l'œuvre de Kupfer est interrompue par son décès accidentel survenu le 6 novembre au retour d'une inspection de la SG 3.

Il est, cependant, remplacé par l'*Oberstleutnant* Hubertus Hitschhold, ancien des unités d'assaut, ayant lui-même commandé la Sch.G. 1. Ce soldat d'exception, qui, à 33 ans, deviendra l'un des plus jeunes généraux de la Luftwaffe, s'entoure d'une équipe compétente et efficace, notamment l'*Oberstleutnant* Alfred Druschel, autre grande figure des Sch.G., qu'il nomme responsable des unités diurnes, et le *Major* von Maubeuge, chargé des unités nocturnes.

Sa tâche de transformer les unités de Ju 87 sur Fw 190 va être facilitée par Galland lui-même, qui, attendant avec impatience la version D-9, se désintéresse de la version à moteur en étoile. Le II./St.G. 2 est le seul groupe à ne pas changer de dénomination, mais il est dissous le 7 mars 1944. Seul, le III./SG 2 ne sera jamais transformé sur Fw 190, et il est difficile de savoir si c'est en raison d'une pénurie de Fw 190F, ce qui paraît peu probable, ou si c'est un souhait de son illustre *Kommodore*, Hans-Ulrich Rudel.

Le plus gros problème que vont rencontrer les *Schlachtflieger*, c'est le manque de carburant de type C3, le seul qui convienne au Fw 190, alors que l'approvisonnement en essence B4 pour les Hs 129 et Ju 87 fera moins défaut. Or, à partir de la fin de l'année 1944, le C3 va être réservé en priorité aux unités de chasse, les groupes d'assaut étant servis quand il en reste.

Un Bü 131 chasseur de chars !

La Luftwaffe dresse d'autres types d'avions à la chasse aux chars. C'est tout d'abord un Fw 190A-5 qui reçoit à l'automne de 1943 deux MK 103 sous les ailes. Cependant, l'appareil ainsi chargé devient instable et constitue une piètre plate-forme de tir. D'autres essais seront conduits avec des A-6/R3 et A-8/R3, mais la conclusion restera la même.

Plus efficaces sont sans nul doute les Panzerblitz et Panzerschreck. On estime à environ 196 le nombre de Fw 190 équipés du premier type de roquettes et à 96 ceux livrés avec le second. Le III./SG 4, qui va en recevoir une demi-douzaine en Prusse-Orientale, signale avoir tiré 934 roquettes entre le 21 janvier et le 16 mars 1945, revendiquant 23 chars détruits, 11 mis hors de combat et un certain nombre d'autres véhicules incendiés.

Ces roquettes ne s'avèrent guère plus précises que les RP

La lutte antichar étant prioritaire à l'Est, où sont concentrées toutes les unités spécialisées, à l'Ouest ce rôle est abandonné aux chasseurs-bombardiers. On voit ici un Fw 190A-6 du I/SG 4 qui, en mai 1944, opère depuis Piacenza (Italie). Ce groupe ne tardera pas d'ailleurs à rejoindre la Prusse-Orientale. (ECPA-D)

Ordre de bataille des unités d'assaut 01.01.45

SG 1	Bahrend	5	Fw 190F-8
I./SG 1	Schönfeld	45	Fw 190F-8
		1	Fw 190A-8
II./SG 1	Mackfitz	34	Fw 190F-8
		1	Fw 190A-8
III./SG 1	Bahrend	34	Fw 190F-8
		4	Fw 190G-8
10.(Pz) SG 1	Eggersdorf	5	Ju 87D-5
		11	Ju 87G
SG 2	Fürstenwalde	6	Fw 190F-8
		1	Ju 87G-2
I./SG 2	Csar	29	Fw 190F-8
II./SG 2	Fürstenwalde	24	Fw 190F-8
		2	Fw 190G-8
		4	Hs 123
III./SG 2	Fürstenwalde	35	Ju 87D-5
10.(Pz)/SG 2	Fürstenwalde	3	Ju 87D-5
		7	Ju 87G-2
SG 3	Gerdauen	9	Fw 190F-8
I./SG 3	Gerdauen	45	Fw 190F-8
		2	Fw 190A-8
II./SG 3	Sprottau	34	Fw 190F-8
III./SG 3	Zabeln	26	Fw 190F-8
		5	Fw 190A-9
10.(Pz)/SG 3	Eggersdorf	7	Ju 87D-5
		8	Ju 87G-2
SG 4	Cologne	3	Fw 190F-8
I./SG 4	Cologne	28	Fw 190F-8
II./SG 4	Cologne	36	Fw 190F-8
III./SG 4	Cologne	36	Fw 190F-8
I./SG 5	Berlin-Staaken	53	Fw 190F-8
IV./SG 9	Roskiten	5	Hs 129B-2
10./SG 9	Warzyn	13	Hs 129B-2
12./SG 9	Finsterwalde	22	Fw 190F-8
13./SG 9	Schippenbeil	14	Hs 129B-2
		7	Hs 129B-3
14./SG 9	Csar	14	Hs 129B-2
SG 10	Ocseni	3	Fw 190F-8
I./SG 10	Ocseni	21	Fw 190F-8
II./SG 10	Fünfkirchen	28	Fw 190F-8
III./SG 10	Börgönd	25	Fw 190F-8
SG 77	Sprottau	6	Fw 190F-8
I./SG 77	Sprottau	40	Fw 190F-8
II./SG 77	Naglowice	34	Fw 190F-8
		1	Fw 190G-3
III./SG 77	Sprottau	39	Fw 190F-8
10.(Pz)/SG 77	Aslau	5	Ju 87D-5
		14	Ju 87G-2
SG 151	Pardubitz	0	
I./SG 151	Öls	66	Fw 190F
		2	Fw 190S-1
		1	Fw 190G-3
		1	Fw 190A-5
II./SG 151	Liegnitz	99	Fw 190F
		1	Fw 190A-5
		2	Fw 190S-1
		4	Fw 190G
III./SG 151	Pardubitz	114	Fw 190F
		2	Fw 190A
		2	Fw 190G
		5	Ju 87D
		4	Ju 87G
IV./SG 151	Prussnitz	90	Fw 190F
		4	Fw 190A
		2	Fw 190G
		5	Ju 87D

britanniques, mais leur principal inconvénient est d'arriver trop tard.

Dans la catégorie bricolage de génie, il faut décerner une mention spéciale au Bücker Bü 131 dont certains ont été équipés de quatre Panzerfaust, ces armes de poing antichar sans recul, sous les ailes !

Lorsque le fiasco du Me 410 comme *Zerstörer* devient patent, tous les appareils restant sont réunis au sein du II./ZG 76. Parmi ceux-ci figure un certain nombre de machines armées d'un KwK 39 de 50 mm (A-2/U4). Le groupe est déplacé sur le front de l'Est avec ses 48 Me 410 de divers sous-types et s'installe le 30 juillet 1944 à Powunden. Pendant trois mois, il va faire quelques cartons sur les blindés soviétiques tentant de pénétrer en Prusse-Orientale. De façon assez étonnante, il ne perdra aucun avion à l'ennemi pendant cette période.

Avec les Roumains

En juillet 1943, l'aviation roumaine reçoit 42 Hs 129B-2 flambant neufs qui sont aussitôt affectés au *Grupul 8 Asalt* du capitaine I. Cara. Opérant depuis le terrain de Kramatorskaïa sous les ordres de la *Luftflotte* 4, les Hs 129 commencent leurs sorties le 16 août.

Comme chez les Allemands, les pertes sont sévères et, fin octobre, il ne reste plus que 25 machines en service. En juin et juillet 1944, l'aviation roumaine reçoit 21 appareils en renfort. À partir de cette époque, les Hs 129 vont combattre les blindés soviétiques qui pénètrent en Roumanie. En vain, car le 23 août, les combats cessent et deux jours plus tard, la Roumanie déclare la guerre à l'Allemagne. Revêtus de nouvelles marques de nationalité, les 32 Hs 129 encore en état de vol reprennent du service contre leurs anciens alliés. Il semble cependant que les Roumains aient mis la main sur un certain nombre d'appareils abandonnés par les Allemands. Faute de pièces détachées, le nombre de Hs 129 diminue progressivement et, lorsque cessent définitivement les hostilités, il n'en reste plus que 14 qui resteront en service jusqu'à la fin des années quarante.

La fin

Repliée à Udetfeld dans les derniers jours de l'année 1943, la 11./SG 9 est dissoute pour former sur place en date du 1er janvier 1944 l'*Erprobungskommando* 26, chargé de tester les nouvelles armes antichar.

En novembre 1944, la 12./SG 9 est transformée sur Fw 190F-8, ses 14 derniers Hs 129 servant à recompléter les autres formations. Le 7 janvier 1945, les 12./SG 9, 10.(Pz)/SG 1 et 10.(Pz)/SG 3 forment les trois *Staffeln* d'un nouveau I./SG 9 créé le 7 janvier 1945 à Eggersdorf et placé sous les ordres du *Major* Andreas Kuffner. Seules les 10.(Pz)/SG 2 et 77 demeurent autonomes; il est vrai que personne n'a dû vouloir se risquer à arracher ses Ju 87G à l'*Oberstleutnant* Rudel !

Soumises à la pression de l'armée Rouge en Prusse-Orientale, les deux escadrilles de Hs 129 du IV./SG 9 se rassemblent à Tonndorf début janvier 1945. Le 22, le personnel reçoit son ordre d'évacuation. Avant de partir à pied vers un sort incertain, les 13 derniers Hs 129 sont incendiés par les mécaniciens. Ainsi s'achève en une sorte d'autodafé l'histoire du seul véritable chasseur de chars de la Seconde Guerre mondiale.

Le Fw 190A-5/U11 WNr. 1303 sert de banc d'essai au *Rütsatz* R3 qui sera monté sur diverses versions d'assaut. Cet équipement R3 comprend deux MK 103 de 30 mm sous les ailes, chargés à raison de 32 obus chacun.
(Collection W. Green)

Conclusions

L'engagement d'avions antichar n'a réellement constitué une priorité que lorsque les armées terrestres se sont retrouvées à affronter des masses mécanisées puissantes et nombreuses. Ce fut ainsi le cas de l'armée Rouge en gros jusqu'à Koursk, puis de la Wehrmacht après. L'inconvénient, c'est qu'entre la solution et sa mise en application il s'écoule un certain délai et qu'entre-temps les situations évoluent.

Les Alliés ont été moins sous la pression des blindés allemands, sauf en Libye, et leur réponse sous la forme du chasseur-bombardier polyvalent (principalement Typhoon et P-47) a été plus que suffisante.

Nous n'avons pas évoqué le cas de la Regia Aeronautica ni de l'aviation Impériale japonaise. Si les Italiens se sont intéressés à la question, ils n'ont jamais trouvé de solution viable, principalement en raison de la trop faible puissance de leurs moteurs en étoile. Quant aux Japonais, ils s'en sont totalement désintéressés, les chars n'ayant joué qu'un rôle mineur dans la guerre du Pacifique.

C'est le front de l'Est qui a constitué le principal champ de bataille des chars, tant pour la Wehrmacht que pour l'armée Rouge, et, par voie de conséquence, des avions antichar. Seule la Luftwaffe a mis en service un avion qu'elle a spécialisé dans ce rôle et seule, elle a formé des unités spécifiques.

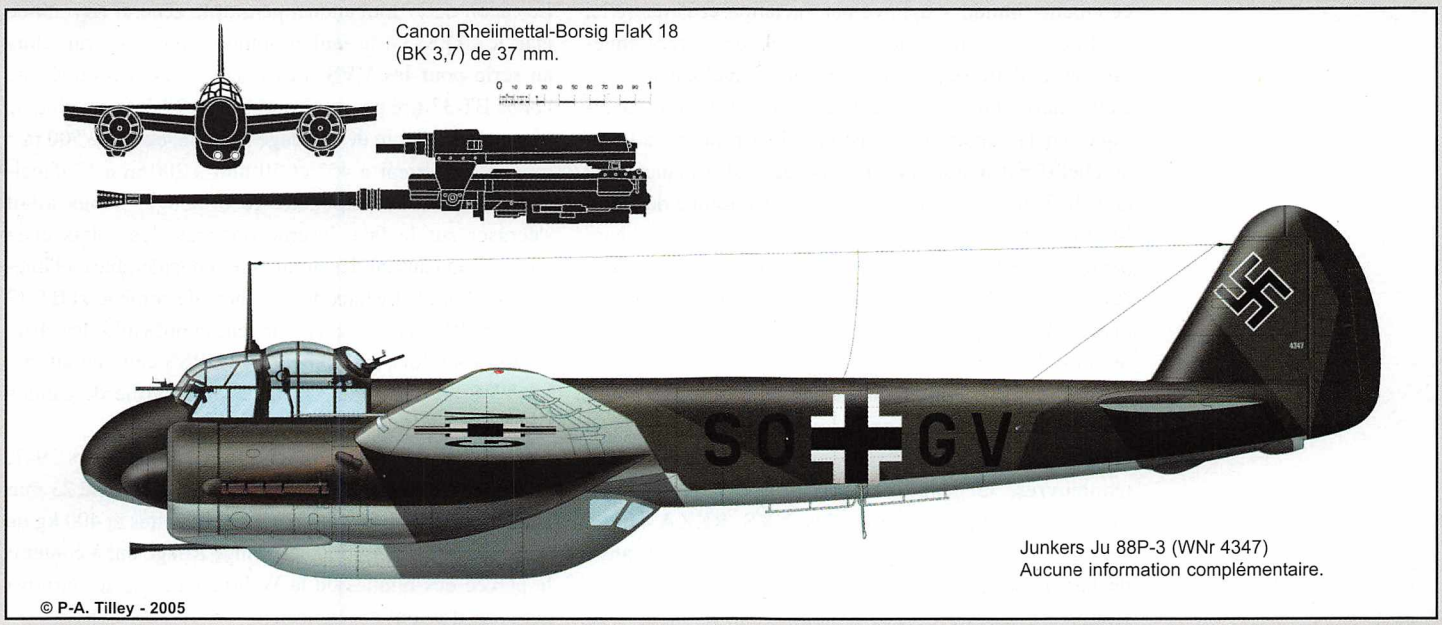
Quel impact ces dernières ont-elles eu sur le déroulement des opérations ?

Quand on consulte les ordres de bataille, il est évident qu'avec aussi peu d'avions, même en y ajoutant les chasseurs de chars occasionnels (Fw 190, Ju 87), les résultats ne pouvaient être que faibles. Certes, en certaines occasions, l'intervention de l'aviation a permis de redresser une situation compromise ou de colmater une brèche, mais ce ne furent que des réussites ponctuelles, tactiques, qui n'ont eu aucune influence sur la conduite de la guerre.

Comme pour la chasse, les grands as de la lutte antichar ont été l'arbre qui a masqué la forêt. La réussite de quelques pilotes exceptionnellement doués confirme le fait que le taux de probabilité de mise hors de combat d'un blindé ennemi était proportionnel à l'expérience du pilote. Or, on ne peut pas dire que la qualité moyenne des pilotes d'assaut de la Luftwaffe était très élevée en 1944, à une époque où un pilote nouveau sur trois était abattu à sa première sortie et où plus de la moitié ne survivait pas à ses cinq premières missions.

Quel que soit le camp, les études menées après la bataille démontrent sans ambiguité que l'impact des avions spécialisés dans la lutte antichar a été proche de zéro. Bien supérieurs ont été les résultats obtenus de manière indirecte sur les arrières des unités de blindés, par des attaques visant leurs dépôts de munitions, leurs citernes, leurs ateliers et, surtout, leurs postes de commandement fixes et mobiles.

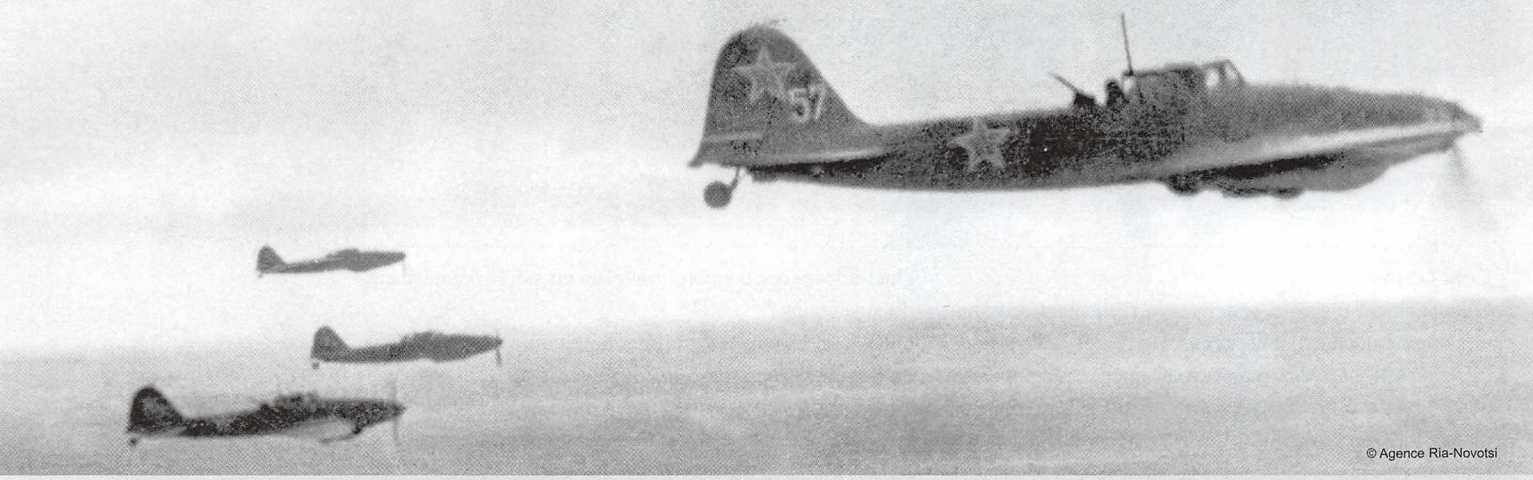
Fin



Junkers Ju 88P-3 (WNr 4347)
Aucune information complémentaire.

© P-A. Tilley - 2005

« DÉTRUIRE LES CHARS DOIT ÊTRE NOTRE PRIORITÉ »



© Agence Ria-Novotsi

« *Détruire les chars doit être notre priorité* », déclara Staline en novembre 1941, mais au sein des forces aériennes soviétiques, cette volonté restera au niveau de l'intention. Malgré ses indéniables qualités, l'Ilyouchine Il-2 se révéla un piètre chasseur de chars et aucun régiment spécialisé ne fut mis sur pied.

Oleg Rastrenin

Au début de l'année 1941, la plupart des experts militaires dans le monde étaient arrivés à la conclusion que de puissantes divisions blindées, concentrées en un point du front, constitueraient le fer de lance de toute offensive terrestre. Ils attendaient de ce « bélier blindé », appuyé par l'aviation et l'infanterie, qu'il perce le front, isole les positions des forces ennemies et les détruise par un mouvement enveloppant.

Cette thèse était notamment soutenue en Union soviétique par le général de division N.F. Vatoutine, adjoint au chef d'état-major, qui organisa de vastes manœuvres dans le district militaire occidental à l'automne de 1940. Mettant en œuvre cette tactique, un corps de chars pénétra de 80 km sur les arrières de la 13e armée, dont les réserves s'avérèrent insuffisantes pour contenir la percée. En ce qui concernait l'aviation, les estimations les plus optimistes firent ressortir que six régiments aériens (environ 360 avions), chargés d'attaquer de 500 à 600 chars ennemis, ne seraient pas capables d'en détruire plus de 110. Analysant les résultats de ces manœuvres, le général de brigade T.T. Kryoukine, inspecteur général adjoint des VVS RKKA (force aérienne de l'armée Rouge des ouvriers et des paysans), déclara à une réunion des officiers supérieurs de l'armée Rouge en décembre 1940 : « *Les résultats médiocres sont dus au fait que nos avions sont armés de canons de 20 mm, un calibre trop faible pour percer les blindages épais.* [...] *Les avions d'assaut et les chasseurs, armés de canons de 37 mm, devraient devenir de redoutables avions de lutte antichar* ».

Le canon de 37 mm auquel pensait le général Kryoukine était le ChFK-37, le seul et unique canon construit alors en série pour les VVS. Les essais avaient prouvé que l'obus BT-37 tiré par un canon ChFK-37 était capable de transpercer 30 mm de blindage à une distance de 500 m à un angle inférieur à 45° et 50 mm à 200 m à 5° d'incidence. Après avoir pénétré le blindage, l'obus allait s'écraser sur la face interne opposée, les éclats et la concussion causant des dommages considérables à l'intérieur du blindé. Le taux de mise hors de combat du BT-37 était de 50% avec les chars moyens et 66% avec les chars légers. Toutefois, au moment où l'URSS entra en guerre, les VVS ne disposaient d'aucun avion armé de canons ChFK-37.

L'armement de l'Il-2, entré en production en mars 1941, se composait de deux canons ChVAK ou VYa de 23 mm et deux mitrailleuses ChKAS, huit roquettes et 400 kg de bombes. De ce fait, lorsque l'armée Rouge eut à contenir la percée des blindés de la Wehrmacht, elle se retrouva démunie d'avions spécialisés.

Premiers essais peu concluants

Le communiqué du QG du haut commandement suprême daté du 11 juillet 1941 fit ressortir cette lacune : « *Au cours des trois premières semaines de guerre, l'aviation soviétique a principalement attaqué les unités mécanisées et les chars. Des centaines d'avions soviétiques sont entrés en action contre les chars ennemis, mais l'objectif fixé n'a pas été atteint* ».

Les Il-2 attaquaient les convois mécanisés ennemis en enfilade ou à un angle latéral de 15 à 20°. Ils mitraillaient à basse altitude ou en léger piqué après être montés entre 150 et 200 m de hauteur. La première attaque visait la tête du convoi de manière à l'immobiliser. Les mitrailleuses ChKAS permettaient de régler la visée, après quoi les pilotes se libéraient de toutes leurs charges et projectiles en une seule passe.

Des essais effectués au NIP AV VVS (centre d'essais de l'armement aérien des VVS) à l'été de 1942 démontrèrent que seuls les obus incendiaires à fort pouvoir de pénétration BZ-23, tirés par les canons VYa-23, avaient la faculté de détruire des chars allemands Pz II et Pz 38(t). Mais, les avions devaient attaquer leur cible par l'arrière ou sur le côté à 300-400 m et en piqué à 30°. Ces obus ne parvenaient pas à pénétrer le blindage frontal de 50 mm ni le blindage latéral de 30 mm des Pz III, Pz IV et StuG III. Le blindage des tourelles et celui protégeant le moteur de tous les types de chars allemands ne pouvait être transpercé par les canons VYa-23 et ChVAK que si l'Il-2 piquait à un angle de 40°. Toutefois, il était très difficile au pilote de viser correctement à un tel angle et la probabilité de détruire un char était très réduite en raison de la petite surface offerte par ses points sensibles. En d'autres termes, l'Il-2 armé de canons VYa-23 ne pouvait pas venir à bout de véhicules dont le blindage avait une épaisseur supérieure à 20 mm.

Le rapport final des essais conclut que : « *les Il-2 armés de canons ChVAK sont inefficaces dans la lutte antichar. Il serait souhaitable de les utiliser contre l'infanterie ennemie et les dépôts d'essence situés à cinq ou dix kilomètres sur les arrières de l'ennemi* ».

Priorité à la destruction des chars allemands

L'emploi des roquettes dans la chasse aux chars divisait les équipages et les sphères officielles des VVS. Ces dernières estimaient que ces projectiles n'avaient aucune efficacité en raison de leur grande dispersion, tandis que les premiers, qui avaient déjà utilisé un grand nombre de roquettes en combat, les jugeaient au contraire très efficaces et réclamaient une augmentation du nombre de RS-82 et RBS-132 sous les ailes : « *...il n'est pas raisonnable d'envoyer en mission un avion si coûteux avec si peu de roquettes* ». Leur faible efficience s'expliquait surtout par la distance à laquelle elles étaient habituellement tirées (600 à 700 m) et par le fait qu'elles ne pouvaient pas être tirées toutes en même temps. Quand elles étaient bien utilisées, c'est-à-dire en une salve unique à 300-400 m de distance, leur précision s'en trouvait fortement accrue par effet de saturation de la cible.

En haut :
un Il-2 monoplace, construit par l'Usine n° 381 et armé de canons ChVAK.

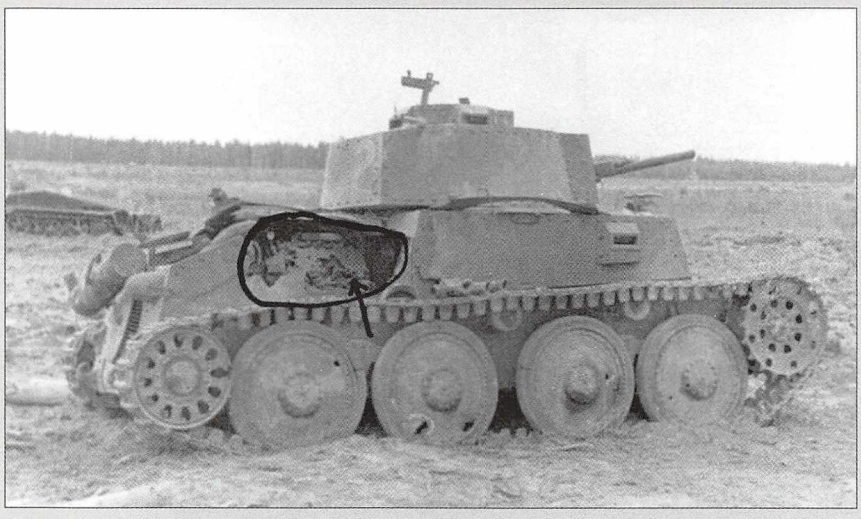
Ci-dessus :
un canon ChFK-37 monté à titre expérimental sur un Il-2 pour une série de tests officiels. (Photos : collections O. Rastrenin et G. Sloutski)

« *Il n'est pas raisonnable d'envoyer en mission un avion si coûteux avec si peu de roquettes.* »

La bombe classique demeura l'un des moyens les plus répandus pour venir à bout des Panzer pendant les premières phases de la guerre. Leur pouvoir de destruction était suffisant, mais la probabilité d'un coup au but demeurait faible, même au cours d'attaques à basse altitude, en particulier lorsque les cibles étaient très dispersées sur le champ de bataille ou camouflées pour les rendre invisibles du ciel.

Tirant les expériences des premiers mois de guerre, l'état-major des VVS calcula approximativement qu'il fallait quatre à cinq Il-2 pour détruire un char léger ennemi et de 12 à 15 pour détruire un char moyen. Cette constatation n'avait rien de réjouissant et il convenait de remédier à cette situation au plus vite. L'urgence du problème fut d'ailleurs soulignée par Joseph Staline lui-

Ci-dessous :
un Il-2 AM-38f équipé à titre expérimental de canons NS-45 de 45 mm, au cours d'essais officiels en février 1944. Identique au NS-37 en matière de poids (170 kg) et de cadence (250 o/mn), il présentait l'avantage d'un plus gros calibre, mais l'inconvénient d'un recul beaucoup plus important qui déstabilisait l'avion en vol. Il avait aussi la désagréable tendance à exploser...



En haut : coup direct d'une roquette ROFS-132 sur le compartiment du moteur de ce Pz 38(t).

Ci-dessus : ce Pz. III a été frappé de plein fouet par une roquette RS-82 au niveau du compartiment du moteur.

même lors d'un discours le 6 novembre 1941 : « *Il n'y a qu'un moyen de lutter contre la supériorité numérique des chars allemands et, par conséquent, d'améliorer considérablement la situation de l'armée Rouge. Il faut à la fois multiplier la production de chars en Union soviétique et d'augmenter dans des proportions importantes la production d'avions antichar. Détruire les chars doit être notre priorité* ».

Dès septembre 1941, Ilyouchine avait envoyé une lettre à Staline sans attendre le résultat des essais de la version de l'Il-2 armée de canons ChFK-37 dans laquelle il écrivait : « *Au mois d'août de cette année, j'ai fait installer deux canons de 37 mm conçus par Chpilalniy sur un avion Il-2. Chaque canon dispose de 40 obus, ce qui fait un total de 80 obus. L'avion ainsi armé a été envoyé au NIPAV GU VVS* [centre d'essais de l'armement aérien du chef d'état-major des VVS]. *Les canons montés sur l'Il-2 disposent d'une grande puissance de feu et d'une excellente précision de tir, faisant de l'avion une véritable pièce d'artillerie aérienne* ». En conclusion, Ilyouchine proposa que l'Usine n° 1 reçoive l'ordre d'équiper deux régiments d'Il-2 armés de canons de 37. Malheureusement, ce courrier demeura lettre morte.

L'instabilité latérale de l'appareil et sa plus grande complexité de pilotage avec cet armement, couplées à l'insuffisante rigidité des supports de canons et à l'important recul du ChFK-37, ne permettaient pas aux pilotes de tirer plus de trois ou quatre obus à la fois. Autrement dit, cette version ne pouvait être confiée qu'à des pilotes chevronnés. D'ailleurs ceux-ci étaient favorables à la mise en œuvre d'avions-canons, contrairement aux jeunes pilotes frais émoulus des écoles. Ce fut l'opinion de ces derniers qui emporta la décision finale.

Voie sans issue

Cependant, l'idée demeurait dans l'air, d'autant que l'importance du char ne cessait de croître sur le champ de bataille. Au printemps de 1943, Ilyouchine arma un Il-2 biplace avec deux canons NS-37 de 37 mm. Cependant, la difficulté demeurait toujours la même : tirer juste sur une cible de faible taille, d'autant que la version biplace était encore plus instable en lacet que la version monoplace. Le changement de canon n'améliora en rien la situation. Une fois encore, les opinions divergèrent, toujours pour les mêmes raisons. En novembre 1943, le comité d'état à la Défense statua en faveur de l'arrêt de la production de l'Il-2 à canons NS-37 après la livraison de quelque 1 175 machines. Il décida aussi de lancer une série armée de canons VYa-23.

La décision d'arrêter la série de l'Il-2 à canons NS-37 ne fut pas bonne. Considérant que la production des roquettes avait été alors lancée sur une grande échelle, il est indubitable que la combinaison d'un nombre plus élevé de ces projectiles (16 au lieu de 12) et des NS-37, certainement les canons les plus efficaces en termes de pouvoir de pénétration, aurait causé de gros dégâts dans les rangs des divisions blindées allemandes.

L'étape logique suivante était de transformer l'Il-2 en avion antichar dédié et de mettre sur pied des régiments aériens spécialisés avec des équipages formés aux tactiques particulières qu'exige la chasse aux engins blindés. En même temps, il s'avérait nécessaire d'établir des divisions aériennes antichar indépendantes, qui, dépendant directement de l'état-major du commandement suprême, seraient engagées par celui-ci selon les besoins opérationnels. Étant donné que la stabilité du front demeurait fonction du nombre de chars alignés par kilomètre linéaire, ces régiments aériens se seraient révélés très efficaces pour endiguer les contre-attaques de la Wehrmacht ou créer des brèches dans son dispositif. En attaquant directement les blindés allemands, les avions antichar pourraient faire basculer le rapport de forces en faveur de l'armée Rouge en diminuant la stabilité du front du côté allemand.

La stabilité du front demeurait fonction du nombre de chars alignés par kilomètre linéaire.

Il était tout aussi important de détruire les chars ennemis enterrés et son artillerie autopropulsée. Les forces mécanisées soviétiques étaient vulnérables aux premiers à courte distance et à la seconde à des distances qui mettaient les canons ennemis hors de portée des tirs de contre-batterie.

Malheureusement, ces propositions ne furent pas acceptées ni par le gouvernement ni par l'état-major général de l'armée.

La bombe PTAB

L'idée de monter des canons NS-45 de 45 mm dans l'Il-2 s'acheva sur un échec. Ce canon avait été conçu pour détruire les chars lourds allemands. Toutefois, les essais firent ressortir une trop faible précision du tir en raison de l'important recul du canon.

Plus efficace fut la bombe PTAB qui devint l'arme antichar aérienne la plus répandue. Celle-ci pouvait percer jusqu'à 60 mm de blindage, créant un effet de concussion qui tuait l'équipage, faisait exploser les munitions et enflammait l'essence. Lors d'un essai contre un StuG III capturé, l'une ces bombes arracha une plaque de blindage de 200 x 300 mm et fit un trou de 55 x 100 mm ! Malgré tout, une analyse minutieuse révéla que la bombe devait toucher un réservoir ou le compartiment à munitions du char pour le détruire complètement. Cependant, la plupart du temps, elle le mettait quand même hors de combat, ce qui était déjà un résultat très satisfaisant. L'efficacité de la PTAB était de quatre fois inférieure à la combinaison canons-roquettes, mais de deux à trois fois supérieure à la bombe explosive.

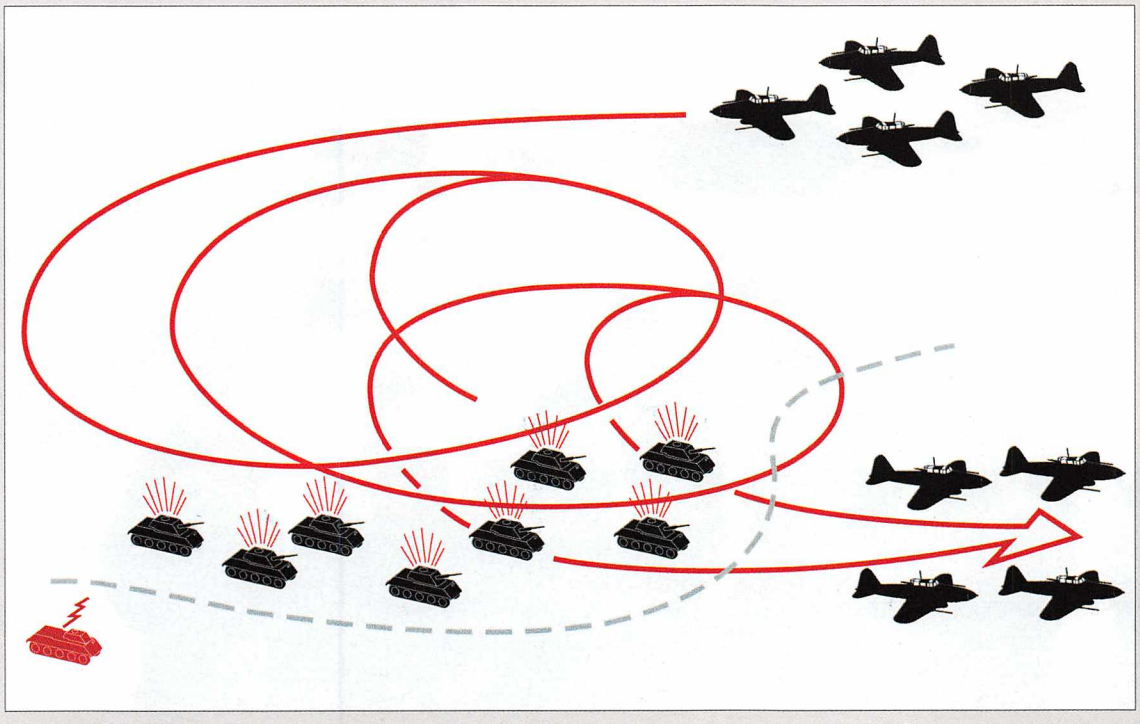
Les premières PTAB firent leur apparition pendant la bataille de Koursk le 5 juillet 1943. Selon les Soviétiques, leur emploi massif et l'effet de surprise eurent un effet négatif sur le moral des combattants allemands, ce qui ne transparaît pas dans les témoignages de ces derniers. Un Panther fut découvert près du village de Khotynets, détruit pendant la bataille par trois PTAB. Celles-ci avaient transpercé le blindage incliné de 45 mm et mis le feu à l'intérieur du char. Six autres Panther, également atteints par des PTAB, furent trouvés près du village de Dragunskaïa, à dix kilomètres au nord de Tomarovka. Tous les six avaient été détruits par le feu et l'explosion des munitions.

Six Panther avaient été détruits par l'incendie provoqué par les bombes PTAB.

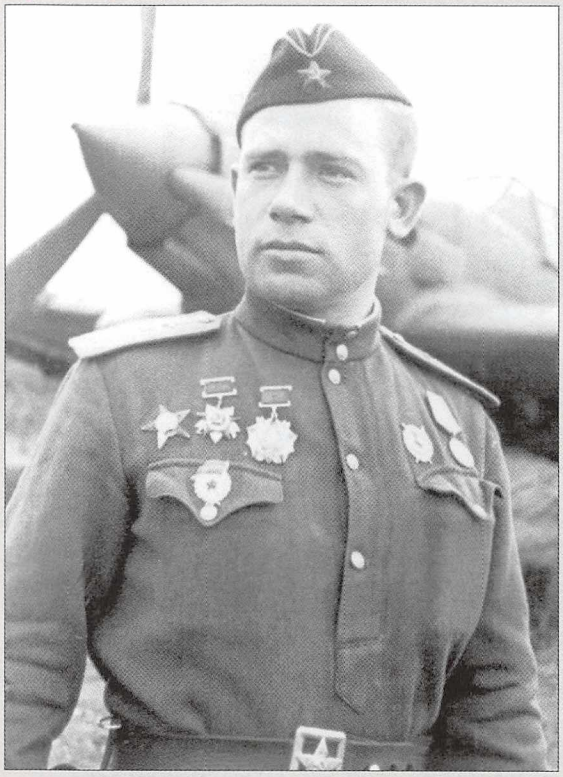
Cercle, huit et serpent

Les Il-2 attaquaient les convois ennemis selon des tactiques baptisées le « serpent », le « cercle » et le « huit ». Les blindés ennemis en formation de combat ou dispersés sur le champ de bataille étaient habituellement attaqués en utilisant le « cercle », deux Il-2 s'en prenant généralement à un même char. Le « huit » était plutôt

Le capitaine A.A. Bondar, chef d'escadrille au 59 GChAP, tué au combat le 28 octobre 1943. Il recevra le titre de Héros de l'Union soviétique à titre posthume.
Selon les rapports sovéitiques de l'époque, il aurait détruit ou endommagé 70 blindés nazis.



Le « cercle de la mort ».
Ce diagramme montre l'une des tactiques des Il-2 face aux *Panzer*. Le résultat des attaques est tout théorique ! En rouge, en bas à gauche, un véhicule de commandement soviétique dirigeant la manœuvre par radio.



Ci-dessus :
Le capitaine A.I. Kadomtsev du 59 GChAP, Héros de l'Union soviétique à titre posthume. Le 21 février 1944, il percuta volontairement un convoi allemand à bord de son Il-2 en feu. Selon les communiqués soviétiques, il aurait détruit 69 chars à lui seul.

Ci-dessous :
des membres du komsomol de Yaroslav remettent à des aviateurs des Il-2 construits grâce aux fonds qu'ils ont récoltés. (Agence Ria-Novotsi)

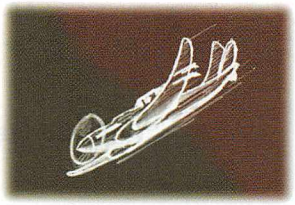
réservé contre les blindés en formation de marche ou contre les concentrations de chars. Les convois ennemis, quand ils étaient plutôt protégés par la *flak* que par la chasse, étaient attaqués selon la tactique du « serpent ». En fonction de la longueur du convoi, les Il-2 effectuaient chacun de trois à cinq passes en une seule figure de « huit ». Parfois, les pilotes employaient une combinaison de « cercle » et de « serpent », effectuant une première passe en formation de « cercle », puis revenant sur la cible en « serpent ». Dans tous les cas de figure, les blindés étaient attaqués à des altitudes de l'ordre de 500 à 700 m en piqué à 25-30°, de préférence par l'arrière ou les flancs. Un seul type d'armement était utilisé au cours d'une passe. En général, les roquettes étaient tirées lors de la première, puis les bombes étaient larguées au cours de la deuxième et les éventuelles passes suivantes étaient réalisées au canon à une distance n'excédant pas 300 à 400 m.

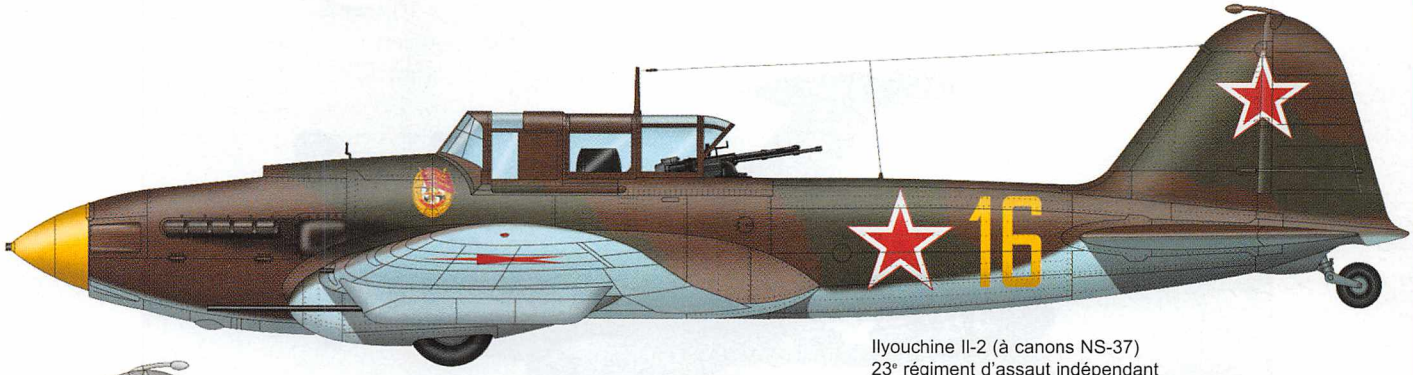
Lorsque les chars allemands étaient concentrés dans un périmètre restreint, les pilotes soviétiques visaient le char du milieu. Ils lançaient deux conteneurs de PTAB à une altitude de 200 à 400 m au moment où ils redressaient de leur piqué, arrosant ainsi l'ensemble de la formation ennemie. En cas de couverture nuageuse, ils lançaient leurs bombes en vol horizontal à 100-150 m de hauteur. Quand les chars allemands étaient dispersés dans la nature, les pilotes choisissaient une cible individuelle. Un seul conteneur de PTAB était alors largué en une passe unique.

Conclusions

Les rapports de combat montrent que l'ennemi pouvait laisser sur le terrain jusqu'à 15% de ses effectifs si des groupes de 10 à 20 blindés étaient l'objet d'attaques par cinq formations de six Il-2 opérant par paires. La plupart des récits relatant la destruction massive de blindés par l'aviation que l'on peut lire dans de nombreux livres et périodiques ne proviennent que de l'imagination de leurs auteurs. Les pertes aux attaques aériennes furent insignifiantes comparées à celles infligées par l'artillerie, les mines et les blindés adverses. L'armée Rouge n'a perdu définitivement que 4 ou 5% de ses chars à la Luftwaffe. Pour des raisons de propagande, les pertes infligées à l'ennemi par l'aviation furent largement gonflées.

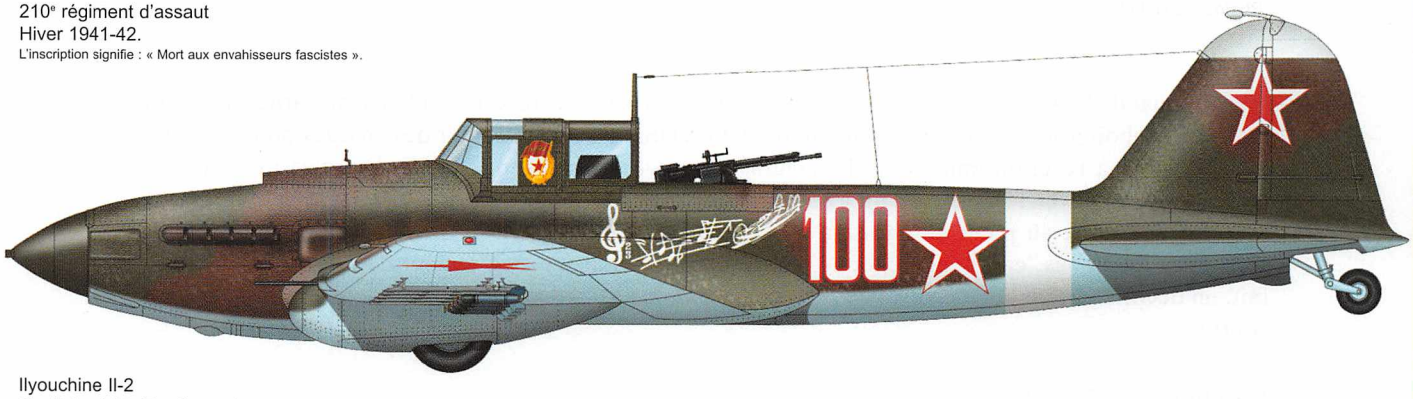
Les rapports dressés par des commissions spéciales envoyées en expertise sur le champ de bataille, ainsi que les rapports des centres d'essai d'armement, démontrent que les plus grands as des VVS ne pouvaient pas espérer détruire plus de 10 à 20 chars au cours de leur carrière. Il en va de même du côté allemand, ce qui est confirmé par l'étude des pertes de l'armée Rouge. Les quinze plus grands as soviétiques de la chasse au char n'ont pas détruit plus de 160 à 180 blindés allemands pendant toute la durée de la guerre, ce qui n'est déjà pas si mal si l'on considère le danger que représentaient ces attaques, mais ce qui reste totalement négligeable par rapport aux forces engagées.



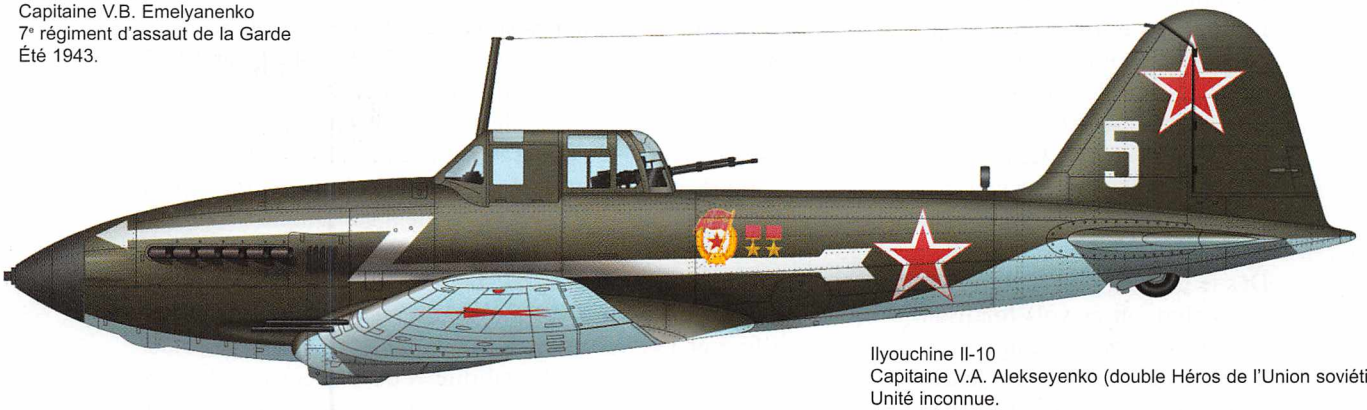


Ilyouchine Il-2 (à canons NS-37)
23e régiment d'assaut indépendant
Flotte de la mer Noire.

Ilyouchine Il-2
Commandant N.A. Zoub
210e régiment d'assaut
Hiver 1941-42.
L'inscription signifie : « Mort aux envahisseurs fascistes ».



Ilyouchine Il-2
Capitaine V.B. Emelyanenko
7e régiment d'assaut de la Garde
Été 1943.

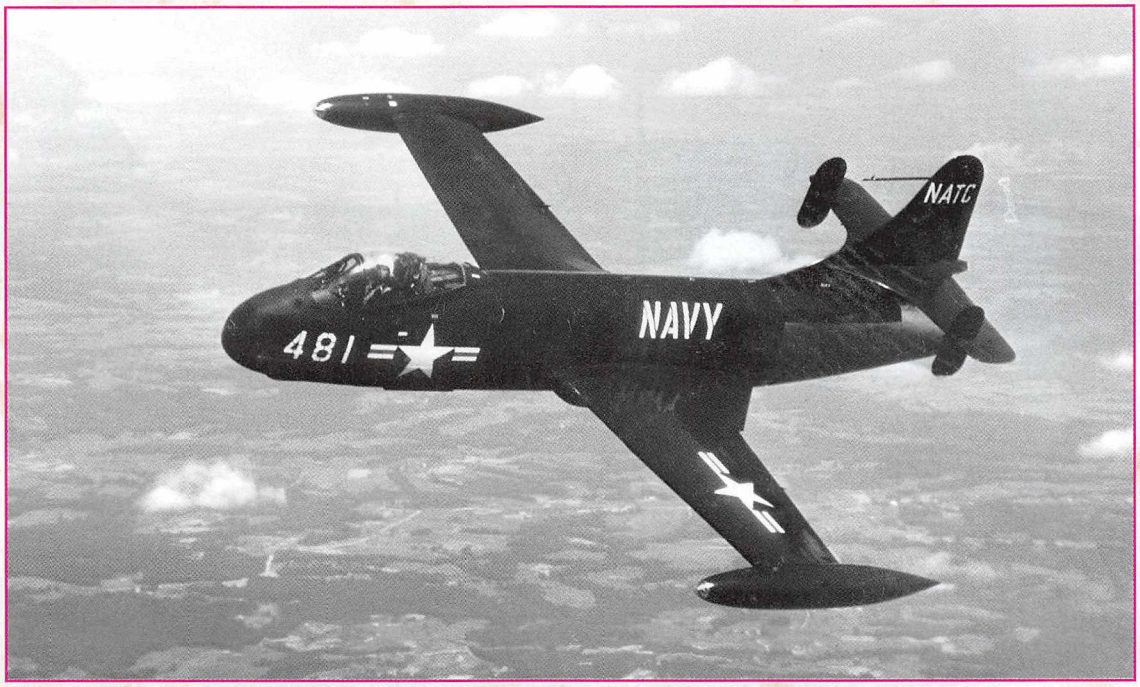


Ilyouchine Il-10
Capitaine V.A. Alekseyenko (double Héros de l'Union soviétique)
Unité inconnue.

© P-A. Tilley - 2005

LE VOUGHT F6U PIRATE

Philippe Listemann

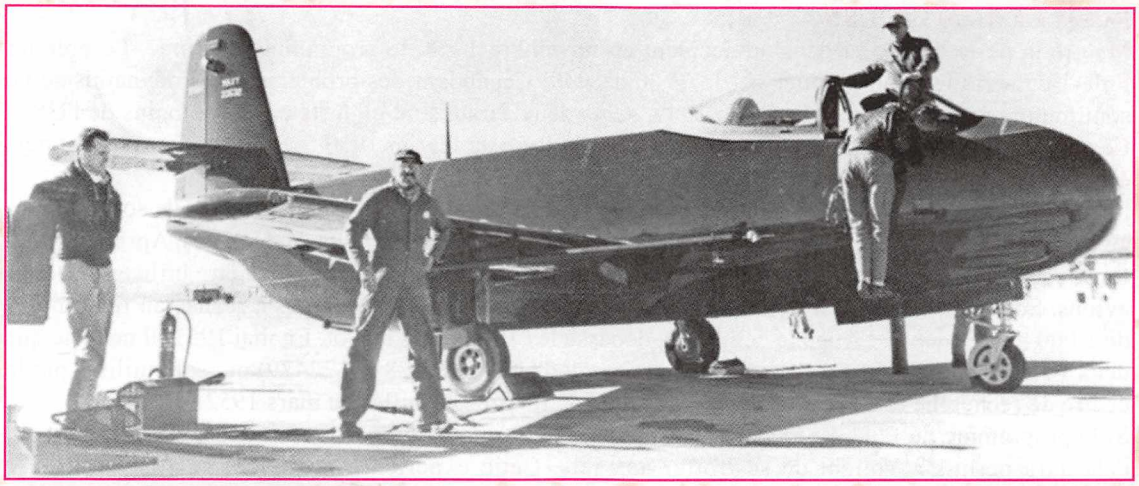


Le F6U-1 122481 a été affecté au *Naval Air Test Center* (NATC) de Patuxent River (Maryland). Il volera malgré tout assez peu, ne comptant que 48 heures de vol lors de sa radiation en décembre 1950. Cette photo montre clairement le nouvel empennage arrière adopté pour les avions de série.
(Photos US Navy)

Quand l'AAF se lance dans l'aventure des chasseurs à réaction, l'USN ne tarde pas à lui emboîter le pas. Ainsi en septembre 1944, l'USN publie un cahier des charges pour un chasseur à réaction embarqué. Plusieurs constructeurs relèvent le défi, Douglas avec le FD, North American avec le FJ et Vought avec son F6U, tous devant utiliser le Westinghouse J34.
Si l'idée de mettre au point un chasseur à réaction embarqué semble très séduisante, les difficultés sont au rendez-vous, car à cette époque, les réacteurs manquent cruellement de puissance et, de ce fait, un décollage d'un porte-avions devient pour le moins hasardeux à cause de sa piste par définition courte.

Un Pirate un peu poussif

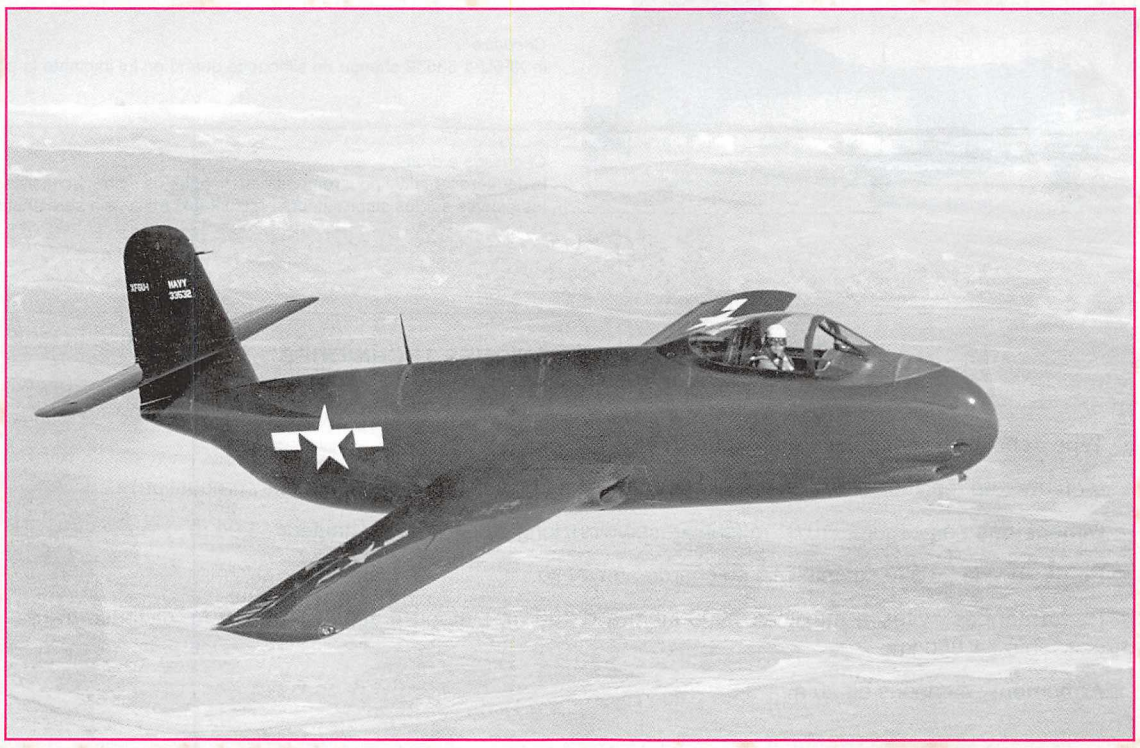
Les dessins initiaux sont proposés à l'USN au cours des semaines suivantes et trois prototypes sont commandés en décembre 1944 sous la dénomination de XF6U-1 (BuAer 33532/33534). Quand le 2 octobre 1946, le premier XF6U-1 réalise son premier vol, il apparaît comme étant un chasseur aux formes très conventionnelles avec des ailes droites. Même si les ailes en flèche sont alors connues, l'USN va mettre du temps à les adopter à cause du manque de poussée des réacteurs. En effet, l'adoption d'ailes droites sur ce type d'appareil implique une vitesse de décollage plus basse et donc plus compatible avec un emploi sur porte-avions. Il faut dire que le XF6U-1, déjà surnommé Pirate, ne dispose que de 3 000 livres de poussée soit 1 362 kg, ce qui est somme toute fort peu (J34-WE-22).
Dès le premier vol, le Pirate connaît des ennuis au niveau de son réacteur et jusqu'à la fin de l'année, seuls cinq autres vols totalisant 3 heures de vol peuvent être effectués. Malgré ces déboires, l'USN commande trente exemplaires du F6U-1 le 5 février 1947 (BuAer 122478/122507). Les vols d'essais continuent et l'avion révèle de sérieux défauts dans le domaine de stabilité et du décrochage, défauts jugés comme vicieux. Le second prototype vole le 26 juin 1947, modifié en vue de tenter de corriger ces défauts, mais à l'automne 1947, malgré certaines améliorations, ils sont toujours considérés



Les mécaniciens d'affairent autour du prototype 33532 pour l'un de ses premiers vols. Noter la sonde montée sur l'aile droite.

comme inacceptables. Le dernier prototype vole le 10 novembre 1947 incorporant beaucoup de changements surtout au niveau de la queue. Au total, pas moins de six queues différentes seront montées sur le F6U-1 sans que cela ne résolve ce problème. Vought est cependant confiant, d'autant que l'USN a commandé une deuxième tranche de 35 F6U-1 (124380/124414) avec une option portant sur 225 exemplaires supplémentaires. Toutefois, face à son concurrent, le XFJ-1, le XF6U-1 est moins performant et demande plus de piste pour décoller bien que le XFJ-1 pèse 25% de plus que le XF6U-1 ! Il y a donc un problème majeur qui se situe dans le dessin même du modèle. C'est alors que Vought décide d'installer une postcombustion, procédé qui est encore à ses balbutiements. L'USN accepte l'idée et demande que les trente premiers F6U-1 alors en commande soient ainsi livrés. C'est le 33534 qui est modifié et reçoit un J-34-WE-30 de 3 150 livres (1 430 kg) de poussée mais qui passe à 4 200 livres (1 902 kg) avec la postcombustion. Mais cette technologique est loin d'être encore au point et les pannes seront nombreuses. Pendant ce temps, les deux autres prototypes tentent d'améliorer les caractéristiques de vol quelque peu déplorables.

Le XF6U-1 33532 en vol avec son empennage arrière dans sa configuration initiale qui provoquera beaucoup de vibrations.

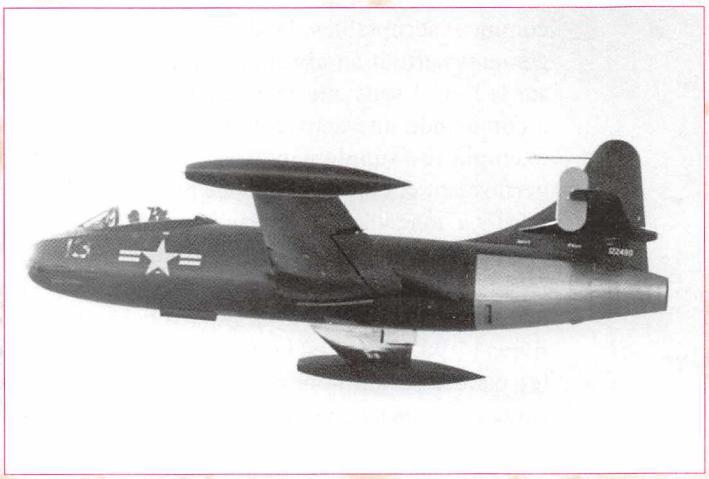


Passage raté dans l'USN

Malgré la perte du 33534 dans un accident en novembre 1948, le programme continue. Le premier F6U-1 de série fait son premier vol le 29 juin 1949. Cependant, les problèmes d'aérodynamisme ne sont toujours pas résolus. À la fin de 1949, seuls deux Pirate sont en tests entre les mains de l'USN. Le dernier des F6U-1 de la première commande est livré en février 1950. Les autres contrats ont déjà été résiliés depuis longtemps.

La plupart des F6U-1, soit 20, sont envoyés sur la base navale de Patuxent River où ils sont intégrés au sein de l'escadron VX-3, unité d'expérimentation. Ils vont y rester plus de deux ans. Après ce délai, force est alors de constater que le Pirate est tout sauf un avion de combat prêt à être utilisé sur porte-avions. Son déclassement devient alors une évidence. La flotte de 30 avions a réalisé au final moins de 1 000 heures de vol ! Aucune cellule n'a dépassé les 100 heures de vol. En mai 1951, il ne reste que deux F6U-1 encore présents dans les inventaires de l'USN (122478 et 122479) qui sont utilisés par le centre de recherche et de développement de Dallas. Ils sont ferraillés en mars 1952.

Si le programme du F6U est un échec sans appel pour Vought après le grand succès du F4U Corsair, cela aura permis à Vought de se frotter aux jets. Cette expérience acquise sera alors précieuse quelques années plus tard pour mettre au point le dernier chasseur de Vought le F8U Crusader.



Ci-dessus à gauche :
le troisième prototype (33534) avec une nouvelle dérive qui ne donnera pas davantage satisfaction.

Ci-contre :
le XF6U-1 33532 change de silhouette quand on lui implante la postcombustion.

Ci-dessus à droite :
la dernière tentative pour remédier au manque de stabilité consiste à installer de petites dérives sur les stabilisateurs horizontaux, mais cela sera encore insuffisant.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
(F6U-1)

Type : chasseur monoplace embarqué

Moteurs : un réacteur Westinghouse J34-WE-30 développant 1 902 kgp (avec postcombustion)

Dimensions : envergure : 10,01 m (sans réservoirs); longueur : 11,46 m; hauteur : 3,94 m.

Poids : à vide : 3 320 kg; maximal en charge : 5 700 kg.

Performances : vitesse maximale, 908 km/h à 6 100 m; plafond pratique : 14 110 m, distance franchissable : 1 850 km.

Armement : 4 canons de 20 mm.

PETER PERRY

150 MISSIONS DE RECO

Peter Perry a roulé sa bosse de la Palestine en Italie, en passant par El-Alamein.
Il est l'un des rares pilotes de reconnaissance britanniques à avoir réalisé 150 missions de guerre.

Graham Pitchfork

Né à Wallassey, Peter Perry est à mi-chemin dans ses études vétérinaires à l'université de Liverpool quand la guerre éclate. Il s'engage et suit un cours d'officier avant d'être muté au *King's (Liverpool) Regiment* en janvier 1940. Après dix mois d'oisiveté et fatigué de cette passivité, il se porte alors volontaire avec un groupe de camarades pour rejoindre les *King's African Rifles* et ils se retrouvent au Kenya. Cependant, son arrivée à Nairobi en octobre 1940 coïncide avec la fin des combats en Abyssinie et sa volonté de trouver l'action est à nouveau frustrée.

Durant les six mois suivants, il vit trop paisiblement au Kenya et offre alors ses services à la RAF, mais son officier supérieur refuse de le libérer. Il doit alors démissionner et rejoindre la RAF en tant qu'aviateur de deuxième classe. Trois semaines plus tard, il intègre l'*Initial Training Wing* basé à Bulawayo. Le 24 août, il entame sa formation de pilote à la 25 *Elementary Flying School* à Belvedere, près de Salisbury en Rhodésie.

Le climat de Rhodésie permet à Perry de faire des progrès rapides et de voler en solo sur Tiger Moth trois semaines après son premier vol. Avec 55 heures de vol dans son carnet de vol, il est muté à la 20 *Service Training School* à Cranbourne pour débuter son apprentissage sur Harvard. Il reçoit ses ailes de pilote le 2 décembre et termine sa formation avancée deux mois plus tard avec le grade de *Pilot Officer*.

À l'époque, la majorité des pilotes entraînés en Rhodésie est mutée au Moyen Orient. Vu son passé au sein de l'armée, Peter est choisi pour rejoindre les rangs des pilotes de coopération avec l'armée et est assigné en mai 1941à la 74 OTU basée à Aqir en Palestine. Le programme d'instruction sur Harvard I et Hurricane se concentre sur le vol à basse altitude et tous les aspects de la reconnaissance tactique, photographique et réglage d'artillerie. Les tactiques de survie et le tir air-sol constituent également une partie importante de l'entraînement. Après 60 heures de vol, Peter est évalué comme au-dessus de la moyenne dans ces spécialités et il est muté au N° 208 *Squadron*, équipé de Hurricane II.

Reconnaissances offensives

Peter Perry rejoint le « A *Flight* » le 7 juillet 1942 a Heliopolis, au moment où l'escadron entame son redéploiement sur les terrains avancés de la *Desert Air Force*.

Passage à basse altitude d'un Spitfire LF IX du N° 208 *Squadron* au-dessus du terrain de Castiglione.
(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Peter Perry

Peter Perry dans son Hurricane lors de la bataille d'El-Alamein.

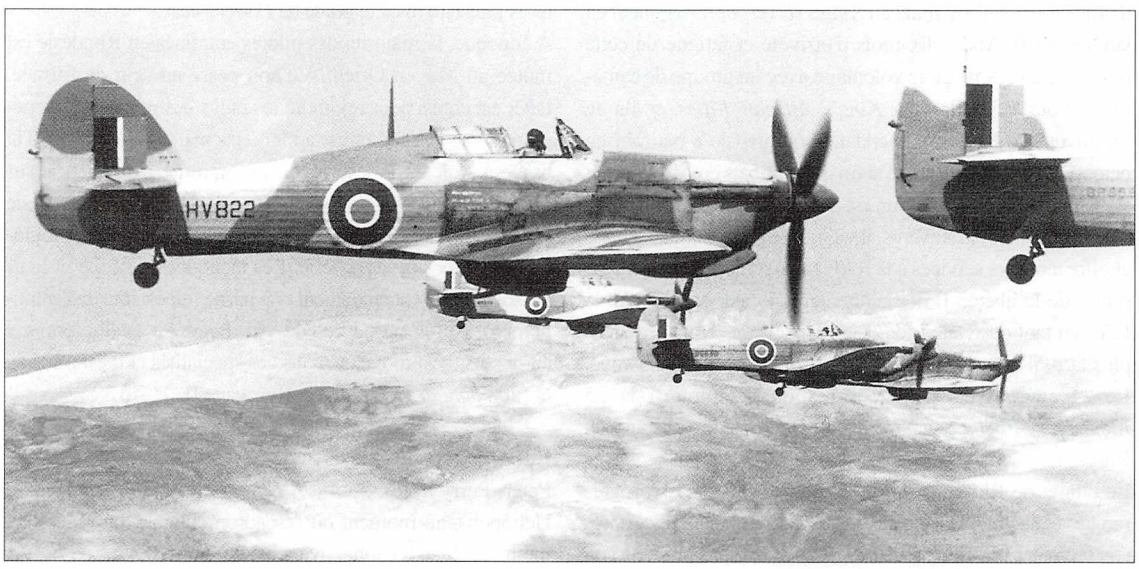
L'escadron avait été très fortement engagé durant la retraite vers la position défensive d'El-Alamein, et avait subi de lourdes pertes face à la *flak* et aux Bf 109. Après un bref vol de familiarisation, Perry effectue sa première sortie opérationnelle le lendemain de son arrivée avec le Hurricane BG567 comme ailier du *Flying Officer* J. Moss, DFC. C'est une sortie de reconnaissance tactique dans la région d'El-Alamein.

Ce type de mission s'avère particulièrement dangereux. Les pilotes passent la majorité de leur temps à chercher les positions ennemies, notant les endroits précis tout en tenant une carte sur leurs genoux. Ils ne disposent que de peu de temps pour balayer les cieux à la recherche des chasseurs ennemis éventuels et isl se reposent entièrement sur leur ailier, dont le travail est de protéger son chef et l'avertir en cas d'attaque. Le travail d'équipe et la discipline en vol sont des éléments cruciaux si les Hurricane veulent s'en sortir et retourner à la base avec les précieux renseignements. Les pilotes alternent les rôles, une fois leader, la fois suivante ailier. Par définition, l'escadrille opère en appui direct de l'armée et il est primordial d'établir un rapport très étroit entre les unités au sol et leurs collègues de la *Desert Air Force*. Pour ce faire, trois officiers de liaison de l'armée sont affectés à l'escadron et le N° 208 *Squadron* sera particulièrement chanceux d'être servi par quelques officiers exceptionnels de l'armée tout au long de la guerre.

En juillet 1942, la bataille au sol s'est stabilisée sur la ligne d'El-Alamein et le général Rommel sonde le terrain avec de nombreuses escarmouches conçues pour ne laisser aucun répit aux Alliés. Peter Perry et ses collègues du 208 effectuent de nombreuses sorties de reconnaissance tactiques au-dessus de la région. Pour donner aux Hurricane un temps maximal dans la zone opérationnelle, le 208 est déplacé sur le terrain avancé LG 100 à Wadi Natrum et au LG 39 à Arab el-Burgh, les deux terrains situés les plus près de la ligne de front.

Début août, Perry aide à coordonner les tirs de la Royal Artillery contre les positions ennemies sur la ligne d'El-Alamein en effectuant deux sorties successives à bord de son Hurricane Z2416. Il faut noter que ce genre de mission est toujours fait avec une forte escorte, deux escadrons de Hurricane protégeant Perry au cours de ses sorties. En effet, le commandement allemand connaît l'importance de ces missions et emploie tous les moyens possibles pour abattre les avions de reconnaissance. Cependant, en dépit de la présence de nombreux chasseurs d'escorte, le 208 va perdre trois pilotes en juillet et sept autres en août. À la fin août, Peter Perry est revenu 20 fois de ces missions pour le moins périlleuses.

La situation sur le sol demeure statique pendant la majeure partie de septembre, mais il n'en est rien pour l'activité aérienne. Bien que les pilotes soient souvent revenus avec peu de chose à rapporter, la moindre bribe d'information reste cependant intéressante pour le personnel de renseignement de l'armée. La routine quotidienne pour le 208 est alors de programmer deux sorties à l'aube à la recherche des éventuels mouvements de l'ennemi et les changements dans les dispositifs et, dans l'après-midi, une reconnaissance fortement escortée au-dessus du front. Étant un des pilotes les plus expérimentés, Perry est fréquemment appelé pour ces missions importantes. Ainsi, avec son ailier, il décolle régulièrement pour un terrain avancé où se trouvent les escadrons d'escorte pour assister à un briefing commun, avant que la formation au complet, soit jusqu'à 24 avions, ne décolle dans l'après-midi pour la zone de bataille. Le 14 septembre, pas moins de trois escadrons de chasse appartenant au 244 Wing l'escortent alors qu'il doit trouver l'emplacement des réservoirs carburant de Rommel et localiser les colonnes de transport. Il revient pour rapporter un « mouvement important » dans la région de Rahman, mais les fortifications à El-Qattara restent inexis-



Entraînement à la 74 OTU à Aqir (Palestine) en juin 1941. Au premier plan, un Hurricane Mk. IIB (HV822). Au second plan, au centre, le DG630, un ancien Mk. I transformé par Rolls-Royce en Mk. IIA.

tantes. Ce manque de fortification constitue une part importante de l'information dite « négative », qui recoupe d'autres informations recueillies par les service de renseignement de l'armée.

En septembre, l'escadron souffre encore beaucoup avec la perte de cinq pilotes, dont le commandant du 208, le *Wing Commander* J. K. Rogers, qui est tué au combat. Au cours de ce même mois, le *Lieutenant-General* Brian Horrocks, commandant le XIII *Corps*, rend visite à l'escadron et met au courant les pilotes sur la situation au sol et des futurs plans. À ce moment-là, les contacts qui existent entre la 8th *Army* et la *Desert Air Force* sont descendus au niveau de l'escadron, ce qui a considérablement contribué au succès final en Afrique du Nord.

Départ pour une mission de reconnaissance offensive avec le N° 208 *Squadron* à LG 100. Le Hurricane au premier plan porte le code de l'unité (RG) mais pas de lettre individuelle.

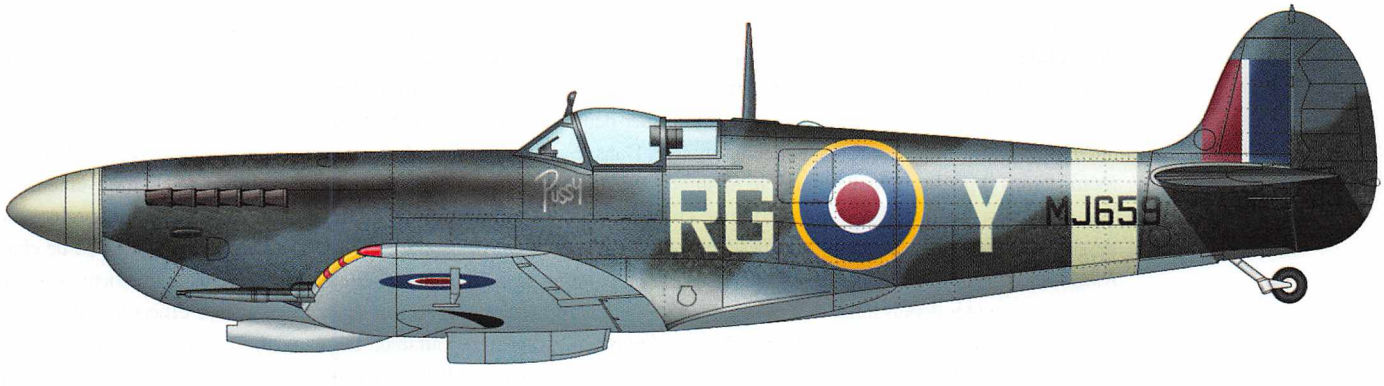
La bataille d'El-Alamein

Comme le général Montgomery se prépare à la future bataille d'El-Alamein, la reconnaissance devint de plus en plus importante. Perry vole alors presque tous les jours. Avec les N° 80 et N° 1 (SAAF) *Squadrons* comme escorte, il effectue une reconnaissance sur Qattara le 15 octobre, suivi deux jours plus tard par une reconnaissance photographique des positions allemandes avec des caméras verticales. Le 19, la RAF lance son offensive aérienne avant l'attaque au sol principale, et Perry effectue une reconnaissance tactique. Vingt Bf 109 coiffent l'escorte de chasseurs et Perry doit immédiatement rompre le combat, mais pas avant d'avoir noté la présence de plus de 500 véhicules de transport motorisés ennemis.

Dans l'après-midi du 23 octobre, le général Horrocks rend visite au 208 et donne des instructions aux pilotes pour le début de la bataille de El-Alamein, prévue pour commencer plus tard dans la journée. Il explique le type de renseignement qui doit être recherché lors des sorties de reconnaissance de l'après-midi et qui doivent être effectués encore une fois par Perry. Avec deux escadrilles de Spitfire du 243 *Wing* comme escorte, Perry décolle à bord du BG815 pour reconnaître le secteur nord d'où l'offensive principale doit être lancée. Il rapporte la présence de 800 véhicules de transport dispersés près de la route côtière, puis 500 autres sur la route méridionale mais, plus important pour les responsables de l'armée, il n'y a aucune évidence de mouvement ou de préparation pour une bataille du côté allemand. Plus tard dans la nuit, 900 canons de la 8th *Army* ouvrent le feu sur les positions ennemies et commence la bataille qui s'avérera être le tournant de la guerre du désert.

Tôt le lendemain matin, Perry décolle pour reconnaître le même secteur et rapporter tous les changements de positions des Allemands. Il est le premier pilote de la journée à voler au-dessus de la zone de bataille. Il rapporte que des chars sur des camions se déplacent vers l'est et que l'artillerie est déjà très active. Au cours des deux jours suivants, il y a une demande constante pour des renseignements et les pilotes du 208, opérant à partir de terrains avancés rudimentaires, font un maximum d'efforts. Le 28 octobre, l'escadron localise plus de 200 chars et 2 000 véhicules qui se préparent à une contre-attaque dans le Nord. Au cours de l'après-midi, avec le N° 80 Squadron qui fournit l'escorte, Perry guide un tir d'artillerie qui est une réussite complète. Perry profite de cette occasion et descend à basse altitude pour mitrailler 40 camions réfugiés dans un wadi et fait mouche sur plusieurs d'entre eux.

La 8th Army traverse les lignes ennemies dans la matinée du 2 novembre et le besoin de renseignements s'amplifie évidement à un point tel que des sorties doivent être réalisées sans ailier. Peter Perry décolle pour faire le point dans le secteur nord. Il découvre 800 véhicules de transport et constate beaucoup d'agitation. Il vient juste d'identifier une autre colonne de 400 véhicules lorsqu'il est attaqué par trois Bf 109. Il parvient



Supermarine Spitfire LF. IX (MJ659)
N° 208 *Squadron*
Castiglione (Italie), été 1944.

© P-A. Tilley - 2005

Un Spitfire LF.IX du N° 208 *Squadron* en Italie au printemps de 1944.

à s'échapper de justesse en entrant dans les nuages et retourne à sa base. Dans la journée, l'escadron perd un pilote, le *Captain* J. Becourt-Foch, un parent du maréchal français Foch, qui est sévèrement blessé par la *flak*. Deux jours plus tard, l'escadron est retiré du front pour un repos bien mérité, ayant donné un appui exceptionnel à l'armée. Peter Perry a accompli 43 sorties pendant la période et les pilotes comme les mécaniciens sont au bord de l'épuisement.

La bataille de Monte Cassino

En janvier 1943, l'unité part pour Aqsu, près de Kirkuk en Iraq pour s'entraîner avec le 21 *Corps*. Le « A *Flight* » de Perry est détaché au terrain K1 près de Bagdad, où il effectue de nombreux exercices avec la 5th division indienne. Pour célébrer le jubilé d'argent de formation de la RAF le 1er avril, huit Hurricane du « A *Flight* » réalisent un défilé aérien au-dessus de Bagdad. Le journal Iraq Times rapporte à l'époque : « *Il semble que la RAF ait transféré son festival aérien de Hendon à Bagdad pour célébrer l'anniversaire de la RAF* ». Pour la petite histoire quarante-huit ans plus tard, le 208 a aussi effectué un autre défilé très différent au-dessus de Bagdad pendant la guerre du Golfe. Il semble cependant que l'Iraq Times n'ait fait aucun commentaire cette fois-ci !

En avril, les *Army Cooperation Squadrons* sont redénommés « *Fighter Reconnaissance* », mais leurs missions restent inchangées. Pendant l'été, le 208 prend ses quartiers à Rayak, au Liban, et Peter Perry est promu *Acting Flight Lieutenant* pour prendre en charge le « A *Flight* ». Un entraînement intensif est mené tout au long de l'été, mais les Hurricane commencent à accuser leur âge et Perry doit effectuer deux atterrissages forcés à cause d'une panne de moteur. Dans le même temps il perd son meilleur ami, le *Flying Officer* J.D. Wilson qui est tué quand son moteur tombe en panne au-dessus des montagnes. Les deux hommes avaient rejoint les *King's African Rifles* en même temps, deux ans plutôt, et ne s'étaient pas quittés depuis lors.

À la fin de l'année, l'escadron commence à être rééquipé en Spitfire V. L'escadron se dote de 16 Spitfire et commence un entraînement intensif pour retourner en opérations. Au début du mois de mars 1944, le 208 se prépare à partir pour l'Italie. Depuis octobre 1943, les armées alliées ont accompli un progrès significatif en avançant de l'Italie méridionale en remontant vers le nord. En mars 1944, elles ont consolidé la tête de pont d'Anzio et se préparent à un autre assaut sur le Monte Cassino qui doit ouvrir les portes vers Rome. Le seul *Wing* de reconnaissance qui renseigne les armées alliées est fortement sollicité et le renfort du 208 arrive à point nommé. Il prend ses quartiers à Trigno où il arrive le 17 mars. Trigno est une piste de 1 200 mètres récemment construite et située sur la plage le long de la mer Adriatique. Quant à Perry, il arrive avec une journée de retard, ayant du rejoindre Malte à la suite d'ennuis de moteur.

Sous le commandement du lieutenant-colonel sud-africain J. Blaauw, le 208 effectue ses premières sorties opérationnelles sous le contrôle du 285 *Wing*, vingt-quatre heures après son arrivée. L'escadron vole à l'époque avec une flotte composée de Spitfire V et de quelques Spitfire IX. Perry réalise sa première mission le 20 mars, suivie d'un certain nombre en l'appui du N° 40 *Squadron* (SAAF), appartenant au 285 *Wing* pendant plusieurs mois et qui a acquis une expérience considérable du secteur dont profiteront les pilotes du 208.

Le 27 mars, Perry connaît une grosse frayeur. Il décolle pour une sortie de reconnaissance dans la région de Chieti au nord de la ligne allemande Gustav où les Allemands ont amassé un nombre important de pièces d'artillerie. Il vient juste de commencer son premier passage quand un obus de 88 mm endommage sévèrement la queue et la partie arrière de son appareil. Malgré cela et en dépit du feu anti-aérien qui le vise, il continue à prendre des photos jusqu'à ce que la tâche ait été terminée et qu'il retourne au terrain avec les précieuses informations.

Dans les préparatifs en vue de l'offensive du printemps, les Spitfire du 208 restent très occupés à surveiller les lignes de communication allemandes, observant les mouvements de l'ennemi et trouvant des cibles éventuelles pour les chasseurs bombardiers alliés. Si la Luftwaffe dispose de peu de chasseurs dans le ciel d'Italie, les défenses anti-aériennes restent toujours présentes en nombre et leur efficacité est toujours aussi redoutable. Le 2 avril, l'escadrille perd ainsi son commandant en second, le *Flight Lieutenant* A. V. Maslen, qui réalisait sa 100e mission de guerre. Deux autres pilotes sont perdus au cours du mois.

Vers la fin avril, la reconnaissance au profit de l'artillerie devient une activité importante pour l'escadron et Perry se

retrouve à diriger un certain nombre de tirs de barrage dans la région de Miglianico. Avec son ailier qui vole au-dessus, il se maintient à 5 000 pieds cherchant l'artillerie ennemie avant de contacter l'artillerie divisionnaire. Il corrige alors la chute des projectiles jusqu'à ce que les canons ennemis se taisent. Le mois suivant, Perry réalise onze sorties au cours de la bataille de Monte Cassino, des réglages d'artillerie pour la plupart.

Une fois le Monte Cassino pris, l'escadron retourne aux sorties de reconnaissance tactique le long des principaux itinéraires de retraite allemands, trouvant des cibles pour les chasseurs-bombardiers qui volent plus haut en attendant d'être appelés pour intervenir. Dans les semaines suivantes, l'escadron est constamment en mouvement afin de suivre les armées qui avancent rapidement. Vers la fin juin, le 208 se trouve à Osa, à quelques kilomètres de Rome.

L'avance rapide des forces terrestres crée une forte sollicitation des unités de reconnaissance et tous les pilotes volent de manière intensive. Durant une période de 60 jours en mai et juin, Perry n'effectue pas moins de 49 sorties. Le 17 juin, il effectue ainsi sa 100e mission de guerre. Après la prise de Rome le 5 juin, les Allemands retraitent sur leur ligne de défense principale, connue sous le nom de Ligne Gothique, au pied des monts Apennins entre Pise à l'ouest et Rimini à l'est. Peu après, l'escadron commence à recevoir des Spitfire VIII et déménage à Castiglione, plus au nord.

Tout au long du mois de juillet, les demandes de reconnaissance continuent, en portant une attention particulière aux lignes de communication et les positions d'artillerie allemandes. Ces dernières sont particulièrement difficiles à débusquer car les Allemands ont soigneusement enterré leur artillerie et évitent de tirer chaque fois qu'un avion passe à proximité. Perry vole à 13 reprises en juillet. Le 14 juillet, il reçoit un message du commandant en chef de la *Desert Air Force*, le félicitant pour l'attribution immédiate de la *Distinguished Flying Cross*. La citation insiste sur le professionnalisme avec lequel il a effectué ses missions de reconnaissance et conclut que « *cet officier a déjà accompli 109 sorties opérationnelles et a servi sans interruption avec le N° 208* Squadron *depuis juillet 1942. Il a à tout moment été une source d'inspiration pour ses collègues par sa détermination et son courage infaillible. Je ne puis que trop vivement recommander cette récompense* ». C'est la première décoration d'un membre de l'escadron depuis son arrivée en Italie.

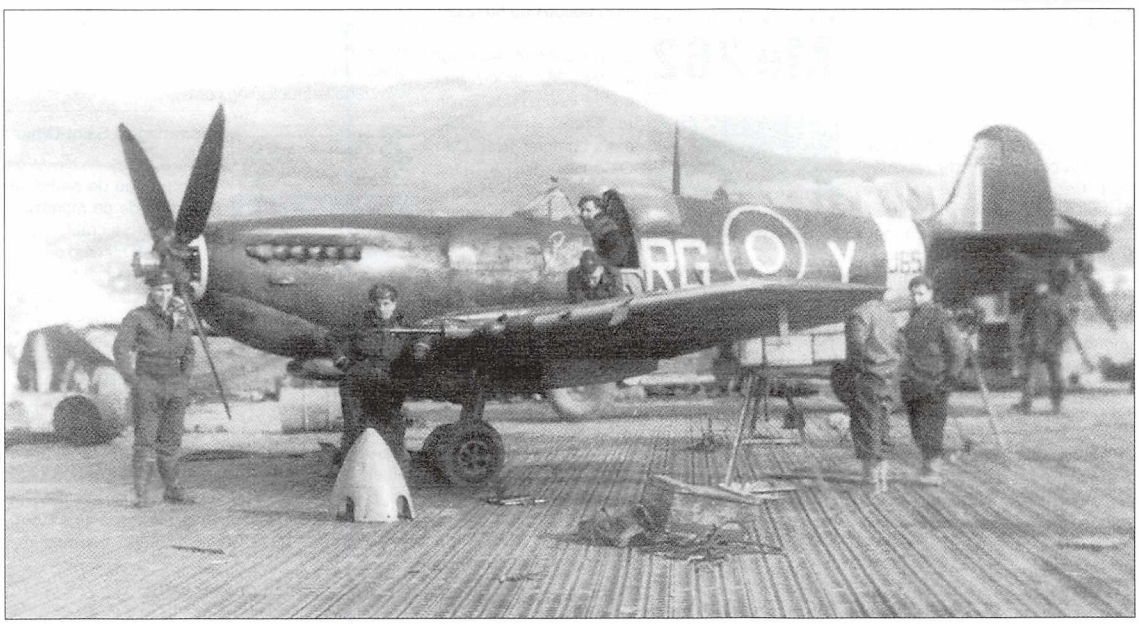
Alors que les Allemands consolident leurs positions derrière la Ligne Gothique, les demandes de reconnaissance aérienne deviennent des plus pressantes et le commandant du *Wing* doit utiliser ses rares ressources au mieux. Il décide alors de déplacer deux escadrons pour soutenir l'avance à l'est, mais laisse le N° 208 *Squadron* au centre pour supporter la Ve armée. Derrière la Ligne Gothique existe un nombre limité de routes principales en direction du nord vers la vallée du Po, dont les Allemands dépendent pour leur ravitaillement. Le 208 est alors chargé d'effectuer une surveillance constante de ce secteur. Cependant, cela rend nécessaire un changement de terrain et il se déplace vers le nord, à Magliano, plus proche de la ligne de front. Si près qu'un pilote se permet de pilote commenter qu'il n'a pas besoin de quitter le circuit du terrain pour accomplir sa mission de reconnaissance !

Tout au long du mois d'août, l'escadron est sur la brèche et pendant les quinze premiers jours du mois, Peter Perry ne vole pas moins de 22 fois au profit de la Ve armée qui remonte vers le nord sur la côte occidentale de l'Italie. À cette date, les vols de reconnaissance tactique se rendent jusqu'à Pise et Pistoi, et Perry effectue la première sortie sur ce secteur.

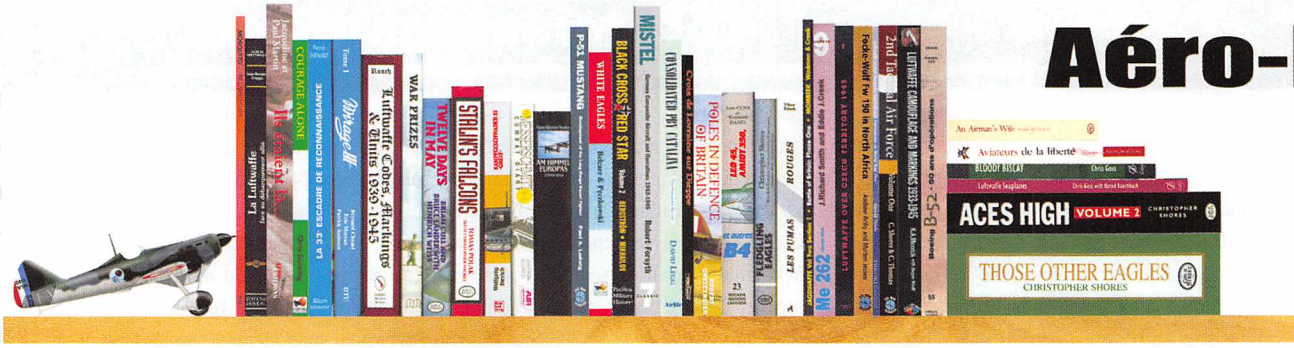
À la mi-août, la longue carrière de Perry avec le 208 prend fin. Le matin du 22 août il monte à bord de son Spitfire IX MK229 pour la dernière fois. Il vole comme ailier du *Flying Officer* R. Knowlton pour une reconnaissance tactique dans la région de Pise. Une heure et demie plus tard, il atterrit après avoir accompli sa 150e mission de guerre, mettant un terme à plus de deux ans de collaboration avec le 208 . Un mois plus tard, il monte a bord d'un Liberator qui le ramène en Angleterre après une absence de presque quatre ans.

Après une permission bien méritée, Peter Perry commence un cours d'instructeur à Montrose, recevant sa qualification en janvier 1945. Pour le reste de la guerre, il forme des élèves pilotes sur Harvard avant de rejoindre le *Royal Air Force College* à Cranwell, où il instruit des cadets sur Tiger Moth et plus tard sur Harvard. Son dernier vol avec la RAF se déroule le 15 décembre 1945. Quelques semaines plus tard il est rendu à la vie civile.

FIN



MJ659, un Spitfire LF. IX du N° 208 *Squadron* en révision à Castiglione.



Droit de réponse

Permettez-moi de revenir sur la critique de l'ouvrage *Les bombardiers Loire-Nieuport* parue dans le n° 42 et qui appelle un certain nombre de remarques de ma part.
Les photos inédites ont permis de publier des profils couleur corrects, ce qui change des approximations déjà publiées dans plusieurs revues (dont *Aéro-Journal* n° 18 p. 17). Les dessins rendent vivants l'histoire d'un avion dont il n'existe que peu de photos. Nous n'avons fait que suivre le chemin tracé par la revue *Icare* qui depuis 30 ans, allie texte et dessins pour le plaisir de tous.
Les LN ont attaqué Berlaimont en semi-piqué (60°) de 1.200 m à 80 m, et vraisemblablement avec les trains sortis. N'écriviez-vous pas en 1974 dans *Aéro-Journal* n° 8 (p.5) : « *À 300 mètres d'altitude , train-pantalon et volets baissés pour freiner leur élan, les LOIRE-NIEUPORT redressent au milieu des éclats d'obus...* » Je n'ai jamais affirmé que les LN n'étaient pas équipés de viseurs de semi-piqué OPL 38, bien au contraire (p.33, 65 et 67). Fin avril 1940, le LN-411 n°6 est équipé de viseurs de piqué Alkan 10 et 11 (p.65). Le dessin met en scène l'un des rares LN munis des Alkan et qui prit peut-être part au bombardement. Les dizaines de milliers de courriers et rapports consultés dans les services d'archives m'ont permis d'apporter énormément de nouveautés à la partie technique des LN (p.21 à 23, 28-29, 36, 64, 154-155, 160-167).
Mis à part trois appareils incertains (p.61, 79 et 111), quid d'une « *identification approximative* » ? Un L-N-401 p.100 ? Les gros chiffre et cocarde sur le fuselage semblent identifier un LN-411 de l'AB4 (p.186). Ce que vous pensez être le compartiment du ballonnet se retrouve aussi sur le L-N.411 « 12 » crashé à Villereau (p.77).
En dehors de l'unique pilote de LN (de Rodellec de Porzic) que vous avez rencontré pour votre article en 1974, vous avez contacté M. Bérard... conseiller de Berlaimont. Curieux de m'en faire le reproche ! Les familles des pilotes contactées ont déjà donné leurs documents aux services d'archives et m'ont expliqué que d'aucuns étaient « passés avant moi », s'étaient servis et n'avaient rien rendu.
Une dernière chose, M. Ehrengardt. Avez-vous seulement lu le livre ?

Arnaud Prudhomme, Paris.

Réponse de la rédaction

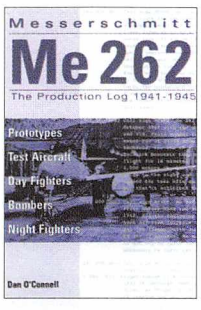
Libre à vous de penser ce que vous voulez de mes recensions et d'user du droit de réponse pour le faire savoir. Cependant, votre dernière phrase était aussi inutile qu'elle est maladroite.
Je suis très attentif à toute la littérature concernant l'aviation française de la période 1936-1945, un sujet que j'ai la prétention de connaître particulièrement bien pour lui avoir consacré des dizaines d'articles et plusieurs livres et ce, comme vous le signalez, depuis plus de 30 ans. Votre flèche du Parthe est vraiment mal venue.
Par ailleurs, il faut comparer les choses comparables. Il n'y a aucun rapport entre un article rédigé dans les années soixante-dix et un livre qui se veut définitif trente ans plus tard. Je n'ai pas eu la chance, moi, de consulter à cette époque les « *dizaines de milliers de courriers et rapports* » et de toute façon, je n'en aurais probablement jamais eu le temps.

C-J. Ehrengardt, Agen.

D'Abramovitch à Yakovlev

Ce n'est pas à proprement parler une nouveauté, puisque le même auteur avait publié un ouvrage *à peu près* semblable chez Heimdal, il y a quelques années. Toutefois, celui-ci porte la marque de fabrique de *Histoire et Collections*, à savoir une présentation impeccable, des photos bien retravaillées mais souvent trop petites et des profils couleur. Le texte bénéficie aussi du libre accès aux archives russes et s'en trouve ainsi amélioré et renforcé.
Le parti pris de Herbert Léonard est d'avoir classé les appareils (avions de série, prototypes et même projets sans suite) dans l'ordre chronologique de leur sortie. Cette mise en perspective est effectivement intéressante, mais elle présente l'inconvénient de découper en tranches l'historique d'avions aux séries prolifiques. D'autant qu'il est très difficile de s'y retrouver parce que l'éditeur a oublié de publier un index alphabétique. Si vous voulez découvrir le La-5F, il faut soit connaître la date de son premier vol (mais, vous ne la connaissez évidemment pas, puisque vous voulez découvrir l'avion...), soit feuilleter le livre et ses quelque 200 pages.
La plupart des appareils sont traités en une demi-page, les types les plus importants dépassant rarement la page entière. Les annexes sont en fait un résumé. Une bonne note pour avoir fourni un glossaire.
Enfin, nous rappelerons l'excellent choix de Herbert Léonard de ne jamais nous imposer la phonétique anglaise en francisant l'orthographe des noms russes (formule que nous avons reprise à notre compte dans ce numéro).

Encyclopédie des chasseurs soviétiques, 1939-1951 – H.Léonard – Histoire & Collections – Prix public : 39,95 euros.
www.histoireetcollections.fr



Du 000001 au 501232

On pensait tout savoir sur le Me 262 grâce aux quatre volumes de Smith et Creek, mais c'était sans compter avec Dan O'Connell.
L'auteur recense chaque Me 262 construit avec un historique succinct de l'appareil. On trouve ainsi le *Werknummer*, le SKZ, parfois le code tactique et le résumé de la carrière opérationnelle s'il y a lieu. Tout n'est pas complet à 100%, bien évidemment, et il existe encore quelques trous dans la raquette. C'est néanmoins un travail très impressionnant !
La seconde partie est consacrée aux pertes (et aux revendications alliées) classées par ordre chronologique. L'ouvrage est abondamment illustré, mais, on s'en doute, la majorité des clichés est connue. Il y a quand même quelques très belles photos en couleur. Présentation soignée, très « Classic ».

Messerschmitt Me 262, The production log 1941-1945 – D.O'Connell – Classic Publications.
www.ianallanpublishing.com

La Luftwaffe à géométrie variable

Le succès (mérité) de la série *Jagdwaffe* a incité l'éditeur à surfer sur la vague en déclinant les autres spécialités de la Luftwaffe. Cependant, le traitement qui leur est réservé est très variable.
On termine tout d'abord la série sur le bombardement (quatre volumes !) et on pourrait même dire qu'on la liquide, parce qu'un seul tome pour la période s'étendant de l'été 43 à mai 45, cela semble bien peu, même si on sait que les préoccupations de la Luftwaffe étaient alors surtout défensives. Certes, le bombardement ne passionne pas autant que la chasse, mais la disproportion (20 tomes pour la chasse) est flagrante. En outre, la plupart des photos sont très connues et ce livre n'offre même pas une quelconque originalité. C'est assez regrettable, parce que le texte de Nick Beale est tout à fait à la hauteur des productions habituelles de cet auteur.
Plus intéressante est la série (elle sera courte : deux tomes) qui s'ouvre sur les *Zerstörer*. Le texte est signé du grand spécialiste, John Vasco. La chasse de nuit aura également le droit à un traitement raccourci (deux tomes), ce qui est fort dommage. Dans le premier volume, qui s'arrête à 1943, l'iconographie est nouvelle et de grand intérêt (de très belles photos de Do 17Z, 215 et 217).

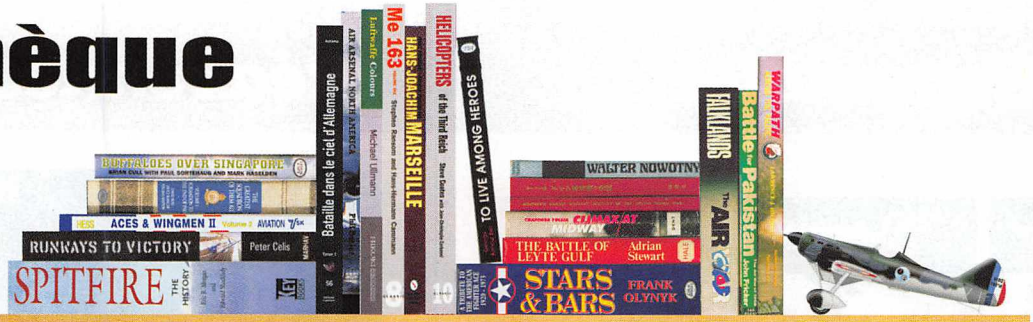
Kampfflieger vol. 4, Summer 1943-May 1945 – N.Beale
Nachtjäger, vol. 1, 1939-1943 – D.P.Williams
Zerstörer, vol. 1, 1936-1940 – J.J.Vasco
Classic Publications (prix : 16,99 GBP sur place)
www.ianallanpublishing.com

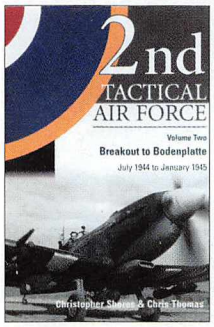
Hommage à Saint-Omer

Avec un peu de retard, la rédaction de ce magazine sans but lucratif nous signale son numéro de l'été 2004 dans lequel figure un long article sur le terrain de Saint-Omer, utilisé par le RFC pendant la guerre de 14-18. En outre, *Cross & Cockade International* a activement aidé le maire de cette commune à ériger un mémorial en hommage aux aviateurs britanniques tombés en France pendant la Grande Guerre.
Rappelons que ce magazine trimestriel, uniquement financé par ses abonnements, est consacré à l'aviation britannique de la Première Guerre mondiale.

Cross & Cockades International
www.crossandcockade.com

bliothèque

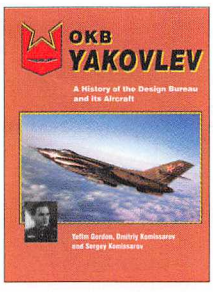




The 2nd TAF strikes back

Nous avions parlé du premier tome dans le n° 38 et le deuxième est en tous points conforme à son grand frère. Pas de surprises, donc, ni bonnes ni mauvaises. Nous restons toujours intrigués par le découpage chronologique, car nous pensions que « Bodenplate » allait logiquement ouvrir le troisième tome. Eh bien ! non, il clôt le deuxième.
Nous avons été heureux de constater que les aviateurs hollandais du N° 320 *Squadron* avaient désormais un grade, mais la nationalité des pilotes n'est toujours pas indiquée. Toutefois, les auteurs nous ont fait savoir qu'elle apparaîtrait dans l'index général devant figurer en annexe du troisième tome.
Pour le reste, nous renvoyons le lecteur à la recension du premier tome. Nous n'avons pas changé d'avis, c'est de la belle ouvrage. La présentation est aérée, agréable, les photos sont pertinentes et les nombreux encadrés permettent de donner la parole aux acteurs ou d'insister sur certains points particuliers qui ne manqueront pas d'intéresser le lecteur (on y reparle, notamment, de l'affaire de Mortain).

2nd Tactical Air Force, vol. 2 - Breakout to Bondeplatte, July 1944 to January 1945 – C.Shores & C.Thomas – Classic Publications (prix : 29,99 GBP; ils nous étonneront toujours les Anglais avec leurs prix de marchands de chaussures).
www.ianallanpublishing.com



De Yakovlev à Yakovlev

Les infatigables Yefim Gordon et Dmitriy Kommissarov poursuivent leurs études de l'aviation soviétique avec un ouvrage entièrement consacré au bureau d'étude de Yakovlev.
Celui-ci représente près de 400 pages, mais il est vrai que ce bureau a été particulièrement prolifique, sévissant de 1927 à nos jours.
La présentation est soignée et la plupart des photos, d'excellente qualité, sont inédites (avec quelques perles, comme ces Yak-2 détruits par les Allemands), même si la grande majorité provient des archives du constructeur (donc, peu d'avions opérationnels). Un cahier de photos couleur conclut le livre. Nous aurions espéré quelques annexes récapitulatives et un index. Tant pis.

OKB Yakovlev – Y.Gordon, D.Komissarov & S.Kommissarov – Midland Publishing (prix : 40 GBP, au Royaume-Uni).
www.ianallanpublishing.com

Un oublié de l'histoire

Ce n° 8 de la série *Mini Ali d'Italia* est consacré à un obscur bimoteur d'observation qui sera ultérieurement proposé comme bombardier et avion d'appui tactique. Un prototype, équipé d'un canon Breda 37/54, est testé contre les B-24, mais sans grand succès. Il n'en sera construit que neuf exemplaires.
Texte bilingue, italien et anglais.
Il est annoncé prochainement le n° 5 de la collection *Ali Straniere in Italia* sur les avions français de la Regia Aeronautica.

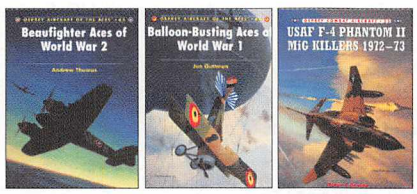
Cansa FC.20 – L.Gorena – La Bancarella Aeronautico – Prix : 11,oo euros

---

Squadron

Squadron/Signal a l'habitude de sortir de manière régulière des hors-série sur des sujets très spécifiques et des avions majeurs. Celui-ci, consacré au B-24 (en 64 pages !), nous laisse perplexes. Il ne ressemble à rien, sauf à une sorte de « photoscope » avec un texte minimaliste et surtout des photos archi-connues, dont la plupart ont même été publiées dans la célèbre collection *In Action* du même éditeur. À oublier.
En revanche, le n° 197 de ladite collection avec son célèbre format à l'italienne, consacré au Jaguar, est bien plus intéressant. Le texte est fouillé et précis, même si l'on y décèle quelques erreurs mineures. L'iconographie est bien choisie, bien que l'on puisse déplorer qu'il n'y ait pas une seule photo en couleur, c'est franchement dommage. À noter l'apparition des « pin-up » sur les Jaguar de la RAF pendant « Desert Storm »...

B-24 Liberator – B. Holder
Sepecat Jaguar in action – G.Ashley
Squadron/Signal Publications (pas de site web)

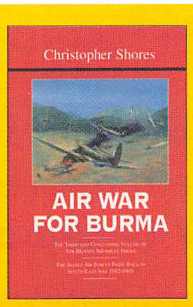


Tiercé gagnant

Harmonieux mélange chez Osprey, trois titres, trois périodes. Le choix se fera en fonction de ce dernier critère, car, comme d'habitude, les trois ouvrages présentent les mêmes qualités : originalité du sujet (sauf celui sur les *MiG killers*), auteurs de renom, densité du texte, iconographie impeccable. Et, comme d'habitude, un même reproche : photos réduites à la taille de vignettes.

Beaufighters Aces of WW2 – A.Thomas
Balloon-busting Aces of WW1 – J.Guttman
USAF F-4 MiG Killers 1972-73 – P.E.Davies
Osprey Publishing
www.ospreypublishing.com

LE COUP DE C♥EUR D'AÉRO-JOURNAL



À la reconquête de la Birmanie

Ce livre clôt la grande saga de la guerre aérienne au-dessus de la Birmanie initiée et poursuivie avec les deux tomes de *Bloody Shambles* (même éditeur). Ceux-ci ne couvraient que la période s'étalant de décembre 1941 à mai 1942, tellement la matière était dense. Ce troisième tome commence donc en juin 1942, au moment où les troupes britanniques ont été repoussées jusqu'en Inde, et retrace la lente reconquête de la Birmanie, avec les grandes batailles de l'Arakan, d'Akyab et d'Imphal, sans oublier les exploits des Chindits appuyés par le 1st *Air Commando*.
C'est typiquement le genre de livre que nous affectionnons. De purement factuel, le style de Chris Shores (tiens ! il est tout seul sur la couverture, aurait-il tué ses deux anciens co-auteurs ?) a progressivement évolué vers un récit plus léger, entrecoupé de témoignages, qui le rend plus vivant à lire, sans pour autant sacrifier la grande rigueur qui caractérise cet auteur. Ce tournant avait déjà été amorcé avec le premier tome de *Bloody Shambles*.
Son anglais est simple, direct, efficace et facile à suivre pour des lecteurs qui n'ont que de vagues notions de la langue de Shapespeare.
La présentation est plus soignée que d'ordinaire (le papier est de bonne qualité) et les très nombreuses photos sont à peu près bien mises en valeur (néanmoins, Grub Street a encore une belle marge de progression...).
Les annexes sont fournies, avec notamment la liste de toutes les unités alliées et japonaises présentes à un moment ou un autre en Birmanie (avec un court résumé de leur carrière) et des ordres de bataille à des dates précises.
Nous avons tout particulièrement apprécié la conclusion de Chris Shores : « *Ainsi, en conclusion, la campagne de Birmanie a représenté un grand succès pour la puissance aérienne alliée. Toutefois, ce succès ne soit sans doute pas être considéré seul, mais dans le contexte général de la guerre du Pacifique, car celle-ci a impacté de manière considérable les efforts et la capacité des Japonais de poursuivre le combat en Birmanie.* »

Air War for Burma – C.Shores – Grub Street – Prix : 30,oo GBP
www.grubstreet.co.uk

Anciens numéros disponibles

ATTENTION !
prochain numéro
parution le 7 décembre 2005

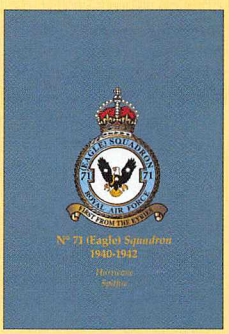
Abonnez-vous Réabonnez-vous !

Bon, vous aussi, Mademoiselle, vous souscrivez un abonnement pour un an ?

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre, à scanner ou à découper, ça vous regarde, mais à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47551 Agen-Boé Cedex 1



☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 46 au n° 51 inclus :** France 35,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euros

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire(s) du n° 42 / 43 / 44** - Chaque numéro : 7,6o euros port gratuit (tous pays)

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 7 *Le Brewster Buffalo*** - Par exemplaire : 20,oo euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 8 *Le Dewoitine D.520 au combat*** - Par exemplaire : 18,5o euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 9 *Les chasseurs américains, tome I : du P-1 au P-49*** - Par exemplaire : 11,9o euros, port gratuit pour la métropole (+ port 2,oo euros autres pays)

__ **exemplaire(s) du hors-série N° 71 *Squadron*** - Par exemplaire : 11,5o euros, plus port (métropole : 0,5o, UE : 1,oo, autres pays : 2,oo euros)

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

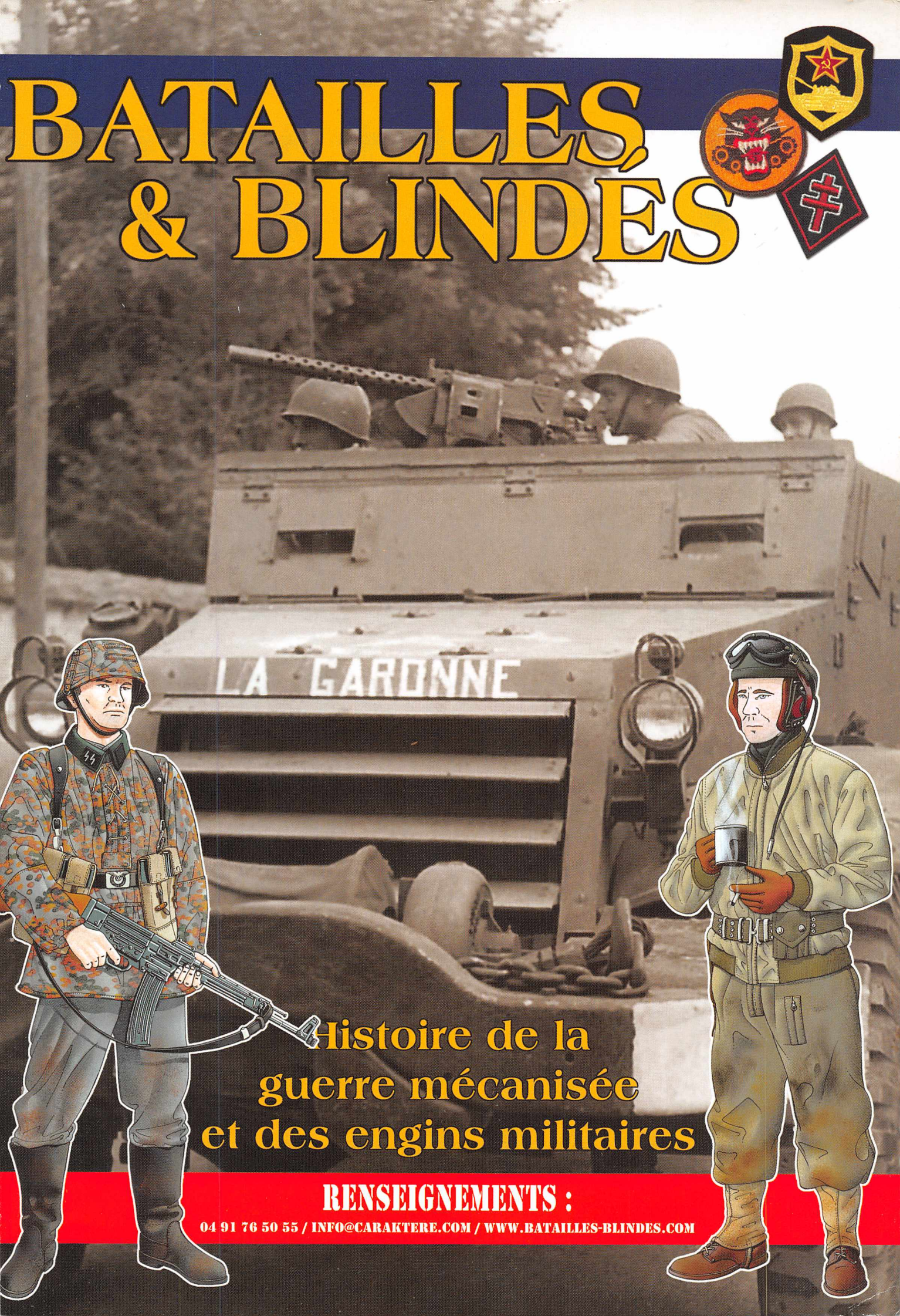
Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – *Nous n'acceptons pas les eurochèques.*

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

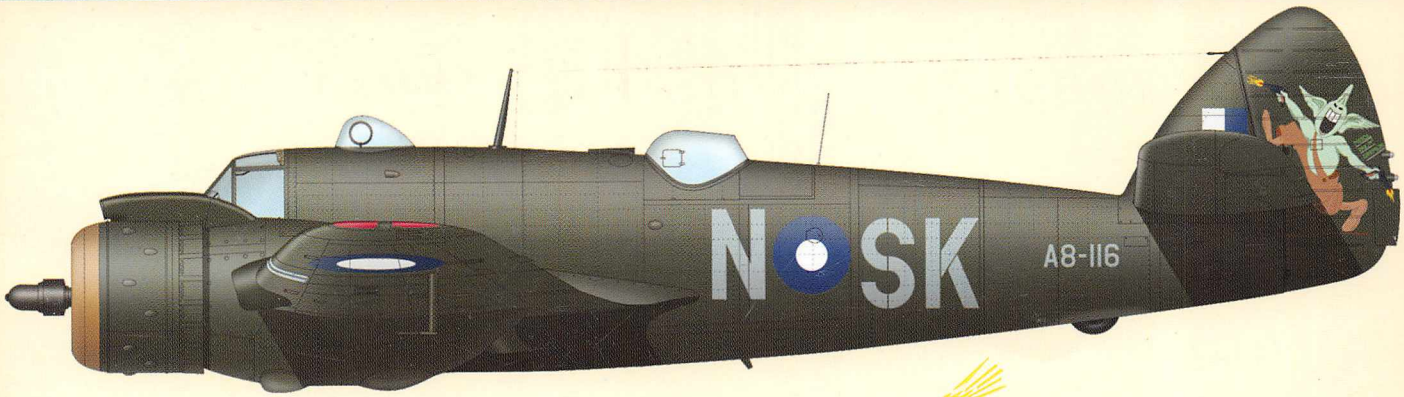
BATAILLES & BLINDÉS



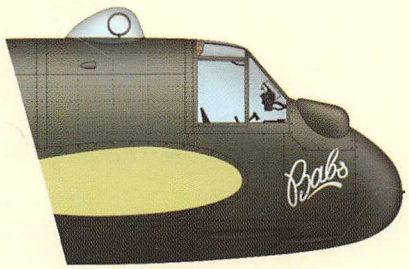
Histoire de la guerre mécanisée et des engins militaires

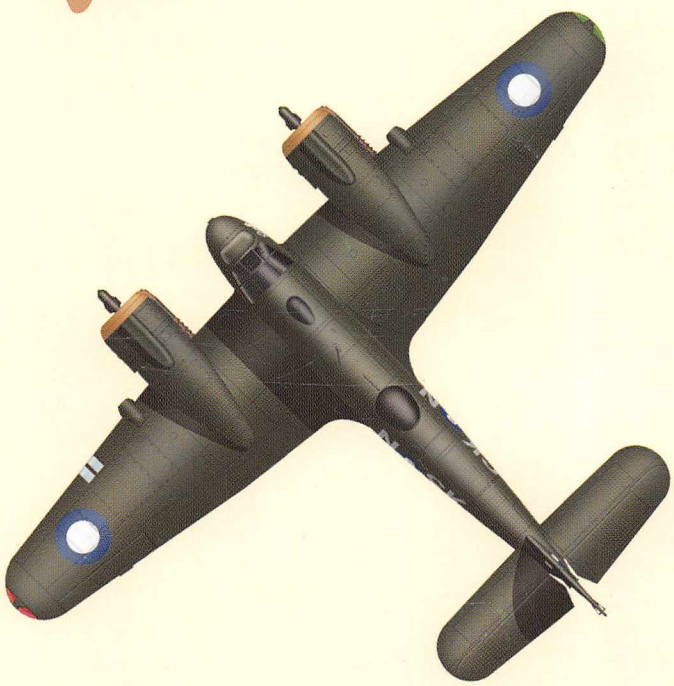
RENSEIGNEMENTS :

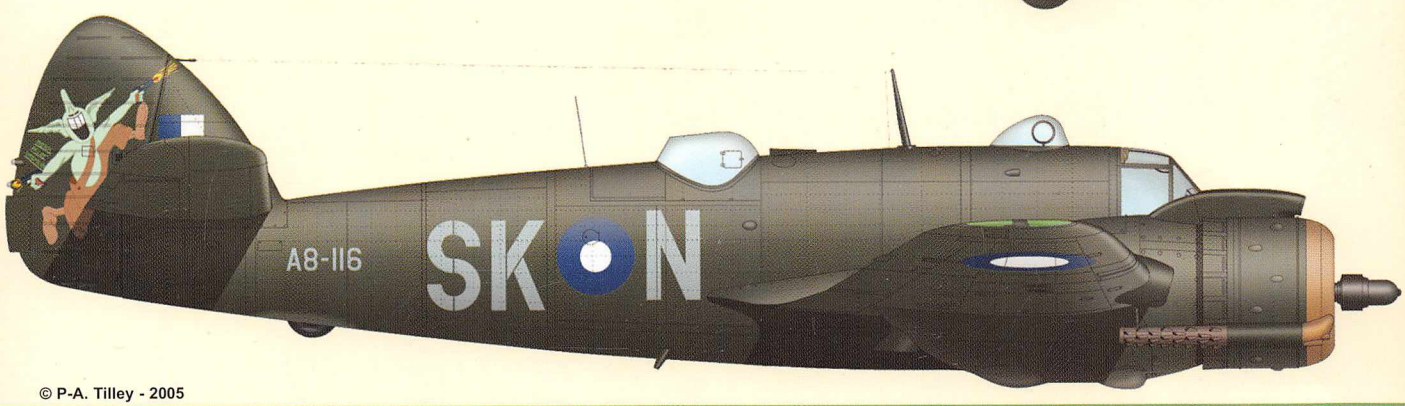
04 91 76 50 55 / INFO@CARAKTERE.COM / WWW.BATAILLES-BLINDES.COM



DAP Beaufighter Mk. 21 (A8-116)
Warrant Officer Lerryn W. Mutton et *Flight Sergeant*
C.G. Curthoys
N° 93 RAAF *Squadron*
Îles Labuan (Bornéo), août 1945.







© P-A. Tilley - 2005